

2

群馬県伊勢崎市における公共バスネットワークシステムモデル調査

小笠原 崇

OGASAWARA Takashi

セントラルコンサルタント株式会社
東京事業本部/環境交通部



水澤健裕

村川卓也

沼賀 潤

1—はじめに

群馬県伊勢崎市は、モータリゼーションの進展から自動車を中心としたライフスタイルが定着し、1世帯あたりの自家用車保有台数が1.86台と全国4位の自動車依存度の高い地域である。

その結果、市民のバス離れとともに

民間路線バスの廃止・減便が進み、交通弱者の移動手段の確保が懸念される状況となっている。

その対策として、伊勢崎市では、交通弱者への対応を目的とした運賃無料の公共バス(写真1)の運行を平成8年より開始してきたが、利用者数は平成13年をピークに年々減少

している。

このような状況を踏まえ、平成17年度都市再生プロジェクト推進調査として、国土交通省関東運輸局と伊勢崎市が連携し「市民と産・学・行政の連携による公共バスネットワークシステムモデル調査業務～公共交通と自動車の共存による市民と環境にやさしい都市づくり～」が実施された。本稿では、この調査によって検討された公共バスのネットワーク再編方針について、その概要を報告する。

2—伊勢崎市の公共バスの現状

平成17年1月の市町村合併以降は、旧赤堀町、旧東村、旧境町の公共バスの運営を引き継ぎ、現在では15路線(シャトルバス:3路線、巡回バス:12路線)が108便/日運行している。

公共バスの利用者数は、平成13年度の約44万人をピークに減少に転じ、平成16年度は約36万人となった(図1)。その原因として、平成14年度に、ふれあいバスの路線変更により、路線距離が長くなったこと、従来の毎時定刻に出発するラウンドダイヤが崩れ、運行時刻が分かりにくくなったこと等をあげることができる。

平成17年11月のバス停利用状況を見ると、全バス停324箇所のうち、1ヶ月間全く利用のないバス停が21箇所(全バス停の6%)、1日あたりの平均利用者数が1人未満のバス停が170箇所(全バス停の約52%)に達した。

このような状況の中で、運行ルートの見直し、ダイヤの改正等、バス利用者の増加に向けた公共バスネットワーク再編が緊急の課題となっている。

3—検討の体制

本調査の実施にあたっては、市民と産・学・行政の連携を基本として、学識経験者、国土交通省関東運輸局、群馬県、公共交通事業者、公安委員会、伊勢崎市による「公共交通活性化検討委員会」を設置、さらに、公共

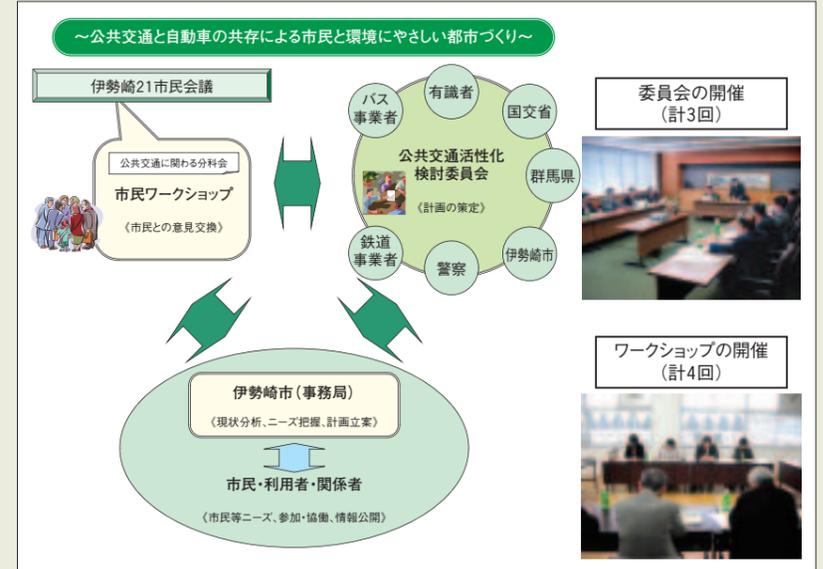


図2—検討体制

バスの活性化や再編等に関して、市民の意見をより広く求めるため、市民参加による「市民ワークショップ」を開催し、検討を行った(図2)。

4—課題

公共バスの再編に対する市民アンケート調査においては、ネットワークの再編・見直しについて54%が必要であると回答しており、特に路線距離の長いバスを利用する地区にネットワーク再編に対する要望が高いことがわかった。また、バスターミナルの位置については、現在、総合バスターミナルとして伊勢崎駅から南東方向へ約1km離れた「まちかどステーション広瀬」(写真2)が整備されているが、JR伊勢崎駅または中心市街地への移設要望が高かった。合併した地区については、それぞれの支所(旧役場)への乗り換えターミナルの設置要望も高い(図3)。

公共交通活性化検討委員会及び市民ワークショップにおける意見、市民アンケート調査の結果から、今後の公共バスの活性化に向けて取り組むべき課題を、3つの視点から分類・整理した。

1) 公共交通体系の見直し

- ・ 鉄道・路線バスと共存した公共交通ネットワークの構築

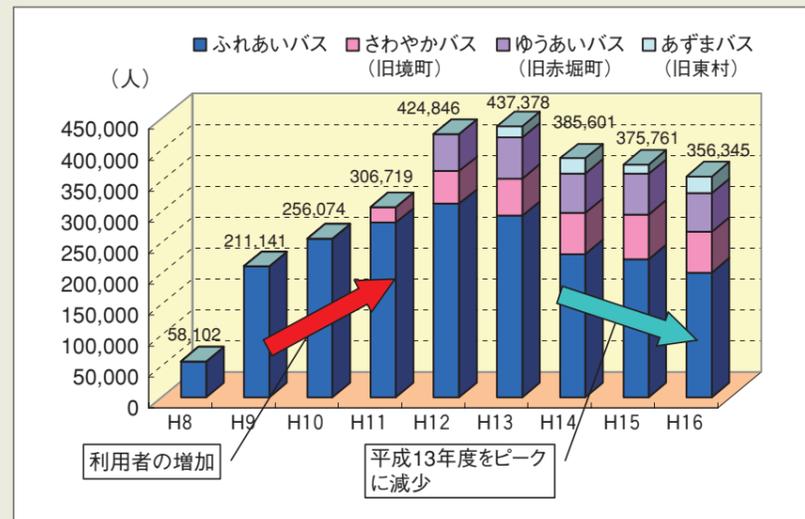


図1—公共バス利用状況の推移



写真1—ふれあいバス



写真2—まちかどステーション広瀬

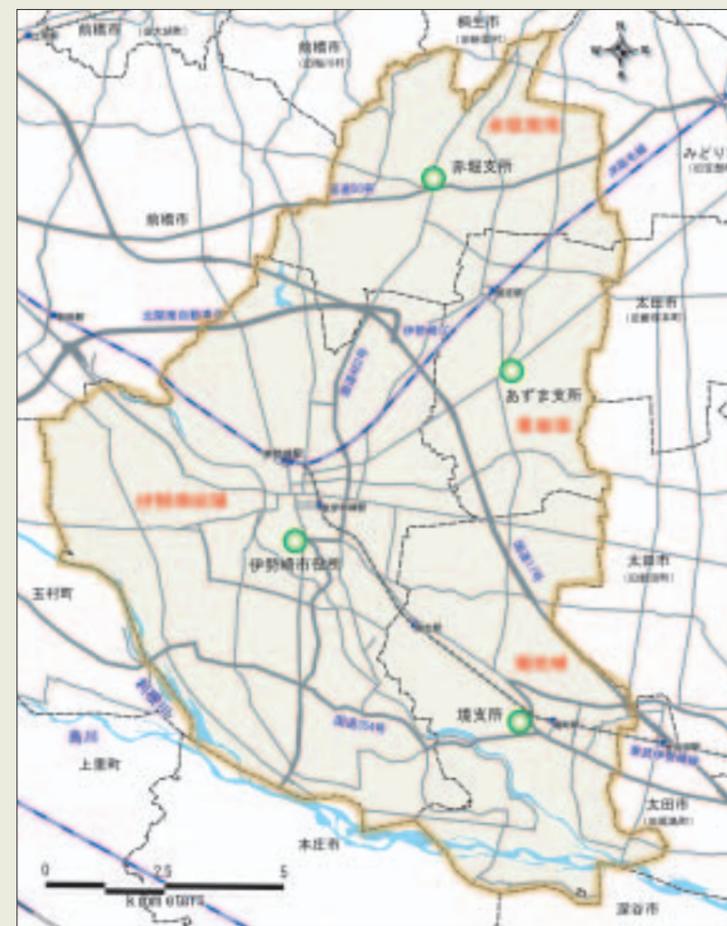


図3—伊勢崎市区図

2) まちづくりとの連携

- ・高齢者支援、環境改善、まちの活性化等、まちづくりへの公共バスの活用を推進

3) 公共バスサービスの改善(結節点やネットワーク)

- ・交通結節点・バス停の利用環境及び乗り換えシステムの改善
- ・利用促進に向けた鉄道・自動車・自転車との連携
- ・片回り・遠回りとなっている巡回バスルートの見直し
- ・シャトルバスの運行ダイヤ(始発・終発等)の工夫
- ・巡回バス相互、巡回バス・シャトルバスの効率的な連携

ルバスの効率的な連携

5——課題解決の考え方

現行の伊勢崎市のバス体系は、ゾーンバスシステムとなつてはいるが、「乗り換えが生じるが利用時間が短縮され、かつ効率的な運用となる」というゾーンバスシステムの特徴が活かされていない運行形態であった。前章の課題は、ゾーンバスシステムの特徴が最大限発揮できるような運行形態へと見直すことで解決を図ることとした。

このことから、公共バスネットワーク構築の考え方を以下のように設定

した(図4、5)。

- ①「鉄道・路線バス(民間)」と「幹線バス(公共)」を公共交通体系の骨格とする
- ②中心部と郊外部(赤堀・東・境)の拠点間においては、公共の幹線・準幹線バスを配置し、シャトル機能を強化する
- ③中心部直通エリア内(中心部より5km圏内の近郊市街地地区)においては、公共の準幹線バスを配置し、市内中心部への到着時間を短縮する
- ④郊外部においては、公共の地域巡回による幹線軸(鉄道・幹線バス)へのアクセス機能を強化し、市域全体から極力乗り換え回数を少なくして、市中心部へのアクセスを可能とする
- ⑤運行ダイヤは、鉄道、路線バス、公共バス間の乗り継ぎを考慮した上で、毎時定刻に出発するラウンドダイヤを目指す

6——公共バスネットワーク再編の骨格イメージ

課題の解決方針より、鉄道、路線バス、幹線バス(公共)を中心とした骨格イメージを図6に示す。

郊外地域・近郊地域から市中心部への連絡には、鉄道、路線バス、

幹線バス(公共)により連絡強化を目指す。

また、総合ターミナルは、市民ニーズ及び現在の中心市街地の整備計画等を考慮し、JR伊勢崎駅(写真3)とした。総合ターミナルの基本機能としては、JR・東武鉄道、路線バスとの円滑な乗り換えの支援や多様な利用が可能なサービス(待ち合わせスペースの確保等)を基本機能とした。

その他の乗り換え結節点は、利用実態及び市民ニーズを考慮し、中心部の拠点である伊勢崎市民病院(写真4)、伊勢崎市役所(写真5)、郊外部の拠点である赤堀・東・境の支所とした。基本機能としては、公共バス相互の円滑な移動乗り換え機能、パーク&バスライド機能、サイクル&バスライド機能とした。

7——再編により期待される効果

公共バスネットワーク再編により、「公共バスの利便性向上」や「利用者の増加」といった直接的な効果のほか、自家用車中心から公共交通中心のまちづくりへ改変していくことで、以下のような効果も期待される。

1) 交通環境の改善

自動車との機能分担及び公共交通の利用促進による環境負荷の軽減

2) 高齢者等のモビリティ確保

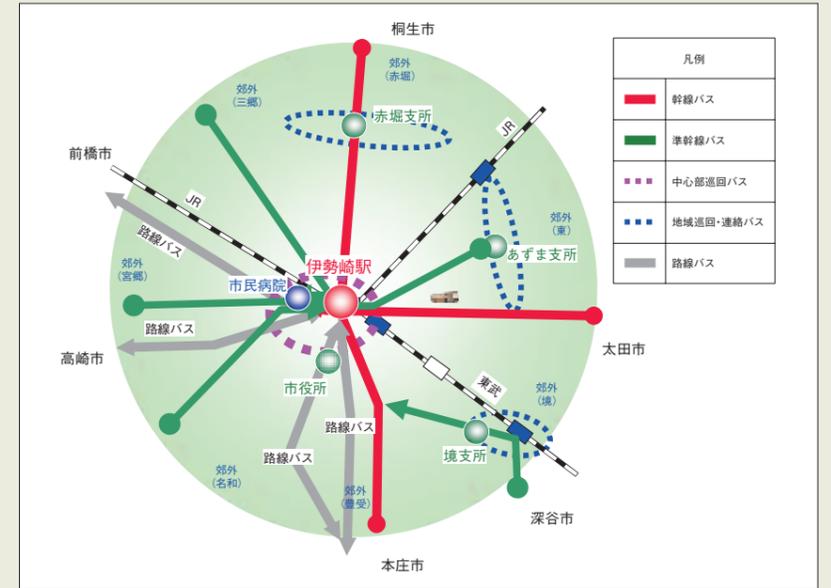
交通弱者の移動手段が確保され、外出機会や交流機会の増加

3) 中心市街地の活性化

中心部へのアクセス及び中心地区内での移動利便性の向上により、中心市街地活性化の基盤形成

8——おわりに

伊勢崎市では本調査結果をもとに、バスの利用状況や再編に関する第2次市民アンケートが実施された。



■図6—公共バスネットワーク再編の骨格イメージ



■写真3—伊勢崎駅

■写真4—市民病院バス停

■写真5—市役所のバス停

平成19年度には公共バスネットワークシステムの再編実施計画を策定し、平成20年4月の運行を目指している。

本調査により提案した公共バスネットワークの再編が実施され、公共

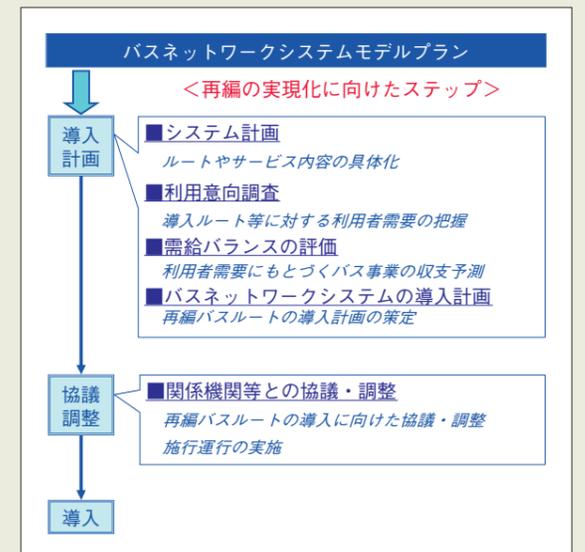
となった伊勢崎市における公共バスネットワーク再編を検討した事例であり、同様の課題を抱えている市町村にとっての参考となれば幸いです。

バスの利用者が増加し、公共バスの運行が存続していくことを念願するものである。

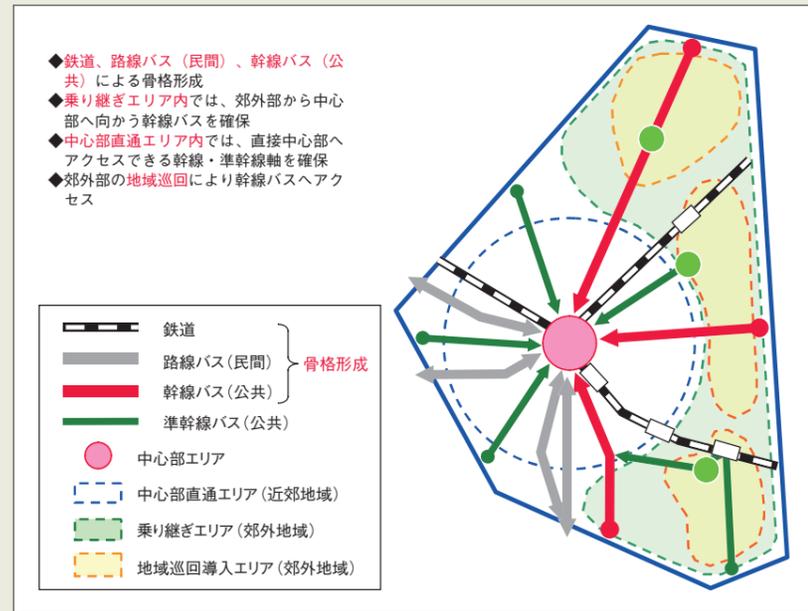
近年、市町村合併が行われた自治体では、旧市町村が独自に運行していた異なるサービスのコミュニティバスが混在することになり、バス交通体系の見直しが必要と考えられる。

本業務は、平成17年1月に市町村合併

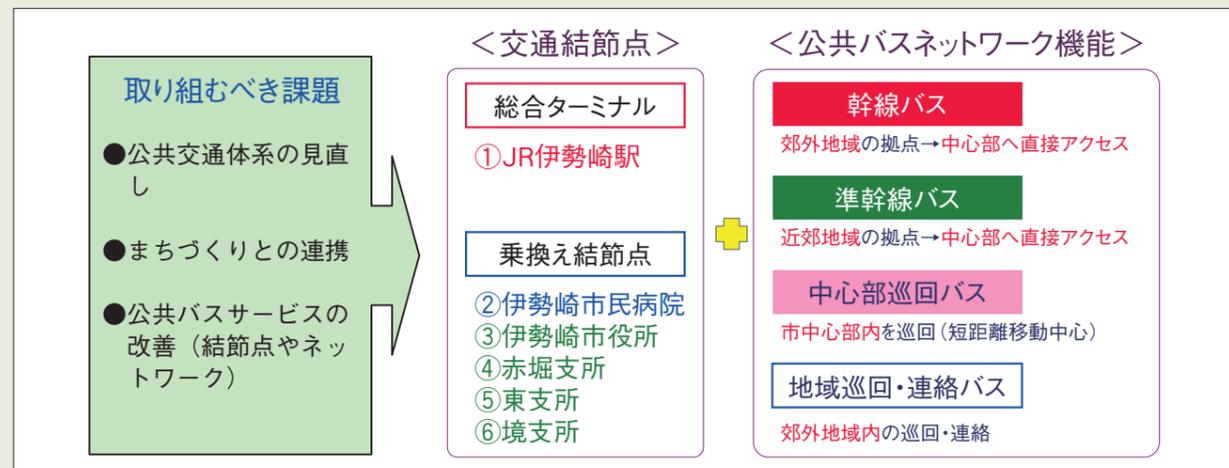
となった伊勢崎市における公共バスネットワーク再編を検討した事例であり、同様の課題を抱えている市町村にとっての参考となれば幸いです。



■図7—公共バスネットワーク再編の実現化に向けたステップ



■図4—公共交通ネットワークの目指すべき方向性



■図5—公共バスネットワーク再編の考え方