

# 市内公共交通網の充実に向けて

平成24年10月5日

本庄市交通政策協議会事務局

## 目次

1. 公共交通に係る課題	3
2. 地域構造と交通システムの適応性	8

## 1. 公共交通に係る課題 ～地域特性・交通の現状と利用状況からみた課題～

### バスの活用の可能性について

**バス利用により市民の活動機会を拡大することで、バスの可能性は広がる。  
市内循環バスは、市民ニーズに適応するサービスの徹底的な見直しが必要である。**

○アンケート調査によると、**市民がバスで行きたい所**の第一位は、本庄駅、第二位は本庄早稲田駅である。さらに、病院、商業施設と行きたい場所が続く。

○市内循環バスを利用してそれぞれの目的地へ行く場合を想定する。  
例えば、本庄駅。現在、市内循環バスは本庄駅前広場には乗りいれず、最寄りのバス停は、本庄駅北口交差点停留所であり、**駅までは150～200m歩くことになる。**

○また、本庄早稲田駅へ至る市内循環バスは、**南循環東コースで1日2往復**であり、このバスで本庄早稲田駅を利用できる人は限定されてしまう。

○一方、本庄総合病院や岡病院がバスで行きたい施設に選ばれている。ここでも、利用可能なバス停から**病院までの距離があることや診察時間の中に合う適切ダイヤがない**など、こうしたことが市民の活動機会でのバスを利用するにあたってバリアとなって存在してしまう。

○アンケートでは「**バスで行きたい施設**」として多くの施設が選ばれたが、その背景は「**バリアの存在**」があると考えられ、現状で利用し難い「**バリア**」が除去・改善されれば、バスの活用の可能性は広がるものと考えられる。

○すなわち、市内循環バスは、市民ニーズに適応するサービスの徹底的な見直しが必要である。

## バスサービスの質を踏まえた市内循環バスのあり方

～バスや自転車を利用するときはどんなときか？～

バス利用者の特徴である「高齢者が多いこと」「時間にある程度のゆとりがある移動が多いこと」に着目し、**きめ細かなサービスを行うことを市内循環バスの目標とすることが、サービスの差別化の観点からも重要である。**

例えば、**需要が少なく広範に分布する地区では、需要に応じて運行するデマンド運行等に注目する。**

○自動車利用者がバスや自転車を利用する場合の要件は「**出発地や目的地の近くに駅やバス停があること**」や「**ドア・ツー・ドアに近い移動ができる場合**」や「**乗りたい時間に運行している**」など、**自動車利用に近い利便性を求める回答が多かった。**

○しかし、投入する車両数を増やせば**運転頻度は上がるが費用が生ずる**。そこで、これを限られた範囲で実施するとすれば、「**活動機会の公平性**」に留意した**ダイヤ及び必要に応じて路線の変更、バス停の新設、移設、降車フリー区間の設定等**により利用者の利便性を最大限に考慮したサービスを検討することが望まれる。

○なお、「**どんな場合でも変更しない(短い距離であっても自動車を利用は止められない。)**」と答えた人は**2,898サンプル中474サンプル16.4%**である。16.4%以外の人**は変更する可能性もあるとも判断でき、潜在的な需要の存在を想定することができる。**

バスは、**運行計画や運行方式を工夫することで潜在需要の顕在化を期待する**。ここではバス利用の特徴である「**高齢者が多いこと**」「**時間にある程度のゆとりがある移動が多いこと**」に着目し、**きめ細かなサービスを真摯に対応してゆくことが必要である。**

○また、**自転車を利用するに当たっては、安全に走れる走行空間が求められている。**

## 本庄早稲田地区のまちづくりと公共交通のあり方

～ 来街者の期待、多様な目的を踏まえた移動手段とはなにか？ ～

本庄早稲田駅周辺が本来の土地利用がなされる場合のことを考えると、業務以外の買物目的、娯楽目的等多様な目的で来訪される人々に提供する移動サービスが必要である。具体的には、乗合バスによる街への来訪(駅への移動にも活用できる)や自転車が容易に利用できる(所有せずとも)環境の整備などが考えられる。

○本庄早稲田を利用する方の多くは、業務目的で来街される方である。その頻度は月に数回程度又はそれ以下である。彼らの新幹線末端交通手段は、タクシーが49%、自動車系(自分で運転、家族等による送迎、レンタカー)30.6%を占める。

○こうした中で、新幹線駅乗降客にインタビューした結果、その印象としては、以下の意見を取得した。  
「新幹線駅としては末端交通の便が悪すぎる」  
「事前に調べてきたが、タクシーだけだと不便だと思った」  
「せめて、新幹線駅から本庄駅までのバスが欲しい」

○本庄早稲田駅は、現在、市内循環バスが1日上下4便運行されているが、市内循環バスを利用すると回答した人はいなかった。

○本庄早稲田駅周辺が本来の土地利用がなされる場合のことを考えると、市内外から業務目的以外の多様な目的で来られる人々が増加する。こうした来訪者に対し、適切な移動手段の提供が必要となる。

○現在、暫定的な土地利用で運営されている駐車場が消滅するため、駅周辺の駐車場規模は減少する。このため、公共交通への需要は今以上に高まることが想定される。そこで、既存の公共交通(鉄道・路線バス)と連携しネットワークとして整備しておくことが望まれる。併せて、自転車が容易に利用できる(所有せずとも)環境の整備などが考えられる。

## 本庄市における公共交通再構築に関する基本的考え方

～ ～ を踏まえ、市民の日常移動の実態として何が必要か？ 路線バス等は必要か？～

1. 総合交通計画では、**鉄道、路線バスとネットワークするための移動手段**の考え方、市内循環バスの役割、サービスを明らかにする。
2. **「外出を取り止める」という選択肢を増やさない**ためにも**交通弱者への移動サービスは持続させることを基本的な考え方とする。**
3. 市内循環バスは鉄道、路線バスへ接続する(補完する)システムとしてネットワークとして機能することが重要である。その役割を考える上で、次の点に注目する。  
**「時間にゆとりのある移動に対しては、きめ細かな、持続性の高いサービスを提供する。」**
4. **安定的、かつ、持続的なサービスの提供を図るための有料化**は重要な課題である。

### ア)多様な改善ニーズが存在への対応

○市民アンケートでは、「**バス交通の路線や本数、鉄道との乗り継ぎ**」に対する**満足度は極めて低い**ことが示された。

○また、市民アンケートにより次に示す交通改善策に一定の支持があることを確認した。現状の市内循環バスの利用は極めて少なかったが、**公共交通移動に対する潜在的な需要**が存在することが伺える。

- a. 本庄早稲田駅及びその周辺には、今後、集客施設の立地が見込まれるため、アクセス手段としてバスによる輸送サービスを導入する。
- b. 路線バスと市内循環バスの乗り継ぎを改善し、**複数のバスを乗り継ぐ**ことで、市内主要施設(商業施設、病院など)へ確実に行けるようにする。
- c. 市内循環バスの利用者は少ないから、**ワゴン車などを使って、あらかじめ予約をした人を相乗りで送迎**するよう**きめ細かいサービス(デマンド運行)**を導入する。

## イ) 交通不便地域、空白地域の解消

○市内の移動手段としては、路線バス、市内循環バス、本泉地区いずみ号があり、バス停も多く、**市域人口の80%以上**をカバーしている。

○このうち、路線バス伊勢崎駅～本庄駅北口、路線バス児玉折返し場～本庄駅線は、本庄駅とそれぞれの地区間でシャトル運行を行うことから結果的に市域内の移動については利用が限定される(例えば、市役所から本庄駅まで利用など)。その結果、人口集積が大きい本庄地域にあっても**路線バス2路線の沿線以外は運転本数が少なく(例えば、市内循環バスは1日1路線当たり2往復)不便地域**になっている。

○本泉地区にあっては、県道に沿った小山川の支流をさかのぼる谷筋や山間など、**現在のバス停まで距離がある集落や高低差がある集落で、公共交通空白地区**が存在する。

○本泉地区はいずれも高齢化率が高い地区でもあり、**空白地区の存在は高齢者が現行のいずみ号を利用するとした場合、大きな障害となっているもの**と推察される。

○なお、**バス停まで10分以上かけて到着する割合が30%余りある**。こうした回答は、児玉地域で見られ、多くは高齢の方であり、よりきめ細かなサービスが求められている。

## ウ) 市内循環バスのサービスのあり方と有料化

○公共交通サービスを安定的に持続させていくためには、運行費用の一部を利用者に負担していただくことを検討してゆく必要がある。

○市内循環バスについて、他の路線バスとの整合性を踏まえて、改めてサービスのあり方、費用負担のあり方について検討を行う。

## 2. 地域構造と交通システムの適応性

### 1) 既存路線の利用実態

市内循環バスは1便当たり最大5人。1日乗降客数は10人/便未満であった。路線バスは起終点で1便当たり10～22人の乗降が確認された。終日では70～116人である。いずみ号は、乗降客数3～5人/便で、終日利用者は15人を確認した。利用者の少ない地区でのサービス提供が課題。(デマンド運行の可能性を検証する。)

市内循環バス乗降客数(H24.09.05調査による)

市内循環バス		乗降客数			調査地点
本庄地域	南循環東コース・西コース (北泉コース・今井コース)	乗車	1～4人/便	5人/日	湯かっこ
		降車	2～4人/便	6人/日	湯かっこ
	北循環東コース・西コース (藤田仁手コース・旭コース)	乗車	3～5人/便	8人/日	湯かっこ
		降車	0～3人/便	3人/日	湯かっこ
児玉地域	共和・秋平・金屋コース	乗車	1～3人/便	4人/日	児玉総合支所
		降車	0～3人/便	6人/日	児玉総合支所

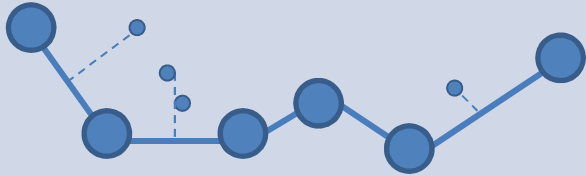
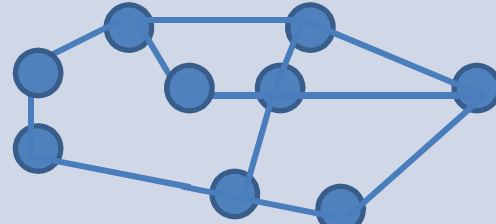

路線バス乗降客数(H24.09.05調査による)

路線バス		乗降客数			調査地点
本庄地域	本庄駅北口伊勢崎駅線	乗車	2～22人/便	116人/日	本庄駅北口
		降車	1～10人/便	70人/日	
	本庄駅南口児玉折返し場線	乗車	2～11人/便	75人/日	本庄駅南口
		降車	1～12人/便	87人/日	
児玉地域	本泉地区路線バスいずみ号	乗車	1～5人/便	15人/日	児玉総合支所
		降車	1～3人/便	15人/日	児玉総合支所



## 参考) 市内循環バスの見直しの方向

需要の規模(リニアに分布、広く薄く分布など)、特性(例えば、時間にゆとりのある移動、バス停への移動に難儀など)を踏まえバスの運行は定時定路線か、デマンド運行か、が考えられる。

		市内循環バスの対応の方向	
		例えば、小山川流域地区の場合	需要が面的に広がる市街地の場合
			
目指すべき交通  守るべき交通	大きい	定時定路線のバス(コミュニティバスを含む)が運行する領域。 乗合タクシーは向かない	運行エリアを分割したうえで 線的な運行エリアを作り、定時定路線運行を行う。 <b>デマンド運行を検討する場合</b> のもアリ。
	中程度	ジャンボタクシー(ワゴンタクシー)の乗合運行の場合、溢れだすことが懸念され、定時定路線の路線バス(コミュニティバスを含む)による運行が望まれる。	相乗りの発生機会が増え、デマンド型交通(DRT)の導入に適する領域。(ただし、9名/便を超える需要が発生する場合はバス車両によるデマンド運行が望まれる。 <b>市内循環バスの領域</b>
	やや小さい	乗合の発生機会が多く、定時定路線の乗合タクシーの導入に適する領域。(ただし、10名/便を超える需要が恒常的に発生する場合は非効率となるため、この場合は定時定路線のバスを考える必要がある。 <b>いずみ号の領域</b>	
	小さい	相乗りがほとんど発生せず、事業の成立し難い。過疎地有償輸送でも対応可能な領域。 デマンド運行型の交通(DRT)でも良いが、契約方法や運行時間等に工夫が必要である	同左

## 2) 本庄市の公共交通に関する将来像のイメージ

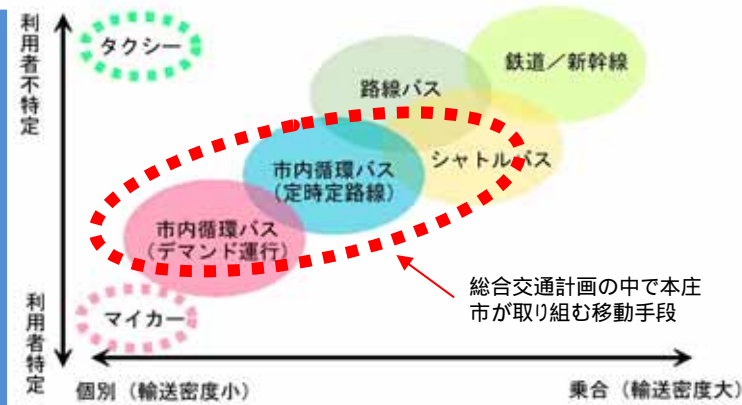
### 生活交通ネットワークによる連携のイメージ

公共交通による移動サービスは、広域的、幹線的な機能を有する交通機関への接続を重視し、これに基づいたネットワークを構築する。

また、安定的、持続的なサービスの提供を図るために有料化は大きな課題である。

本庄市総合交通計画では、鉄道、路線バスとネットワークするための移動手段の考え方を明らかにする。

注 利用者数が少ない地区はデマンド交通等による運行方法の工夫が必要である。例えば、デマンドバスの輸送は、市街地郊外から中心市街地までを基本とし、路線バス、又は鉄道へ乗継を行うなどネットワーク化でより広範な移動を可能とすることを旨とする。



### 総合交通計画の基本方針と事業の進め方

(総合交通計画に期待するもの)

市内公共交通の課題への対応として総合交通計画の基本的な方針として以下の3つが考えられる。

- 方針1: **集中と選択による有効な運行方法の検討**  
～ 定時定路線のサービス向上の可能性の検証～
- 方針2: **デマンド運行の導入の可能性(面的に広がる市街地)**  
～ 面的に広がる小規模需要への対応への模索～
- 方針3: **デマンド運行の導入の可能性(山間地区の空白地帯、不便地域の解消)**  
～ 県道から離れた谷筋、山間部空白地域、不便地域の解消～

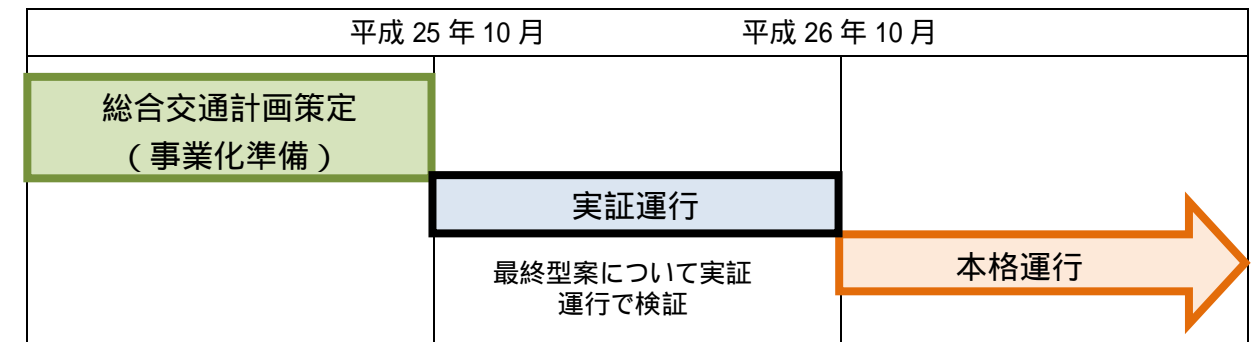
(事業実施に向けての考え方 実証運行の必要性)

市内循環バスの需要は小規模であり、潜在需要を含め高い精度で予測することは技術的に難しい。そこで、実証的な運行を行い、期待される需要規模や適切な利用条件等を明らかにし、加えてサービス供給側の課題を洗い出す。また、運行方法(定時定路線、デマンド運行)についての適合性を検証し、本格運行へ反映させることを提案する。

### 総合交通計画における将来像のイメージ

地区	見直し案の考え方(素案)	備考
地区1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス伊勢崎駅～本庄駅北口線を南北移動軸として位置づけ、市内循環バスが補完する。</li> <li>・市内循環バスは、定時定路線(平日のみ運行)で運行する。</li> <li>・バスで行きたい施設(鉄道駅、病院等)の利用時間、路線バス、JR高崎線との接続等を考慮して路線、停留所位置、ダイヤ等を見直しサービスを改善する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・活動機会の拡大</li> <li>・運行日の設定</li> <li>・時間帯に応じ、利用施設の直近までアクセスする。</li> </ul>
地区2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス児玉折返し場～本庄駅線、神泉総合支所～本庄駅線、本庄駅南口～寄居車庫線を市内及び地域幹線軸として位置づける。</li> <li>・市内循環バスが補完する。この一環として本庄早稲田地区のまちづくりと併せてシャトル便の運行を行う。</li> <li>・市内循環バスの路線形態は、シャトル便(本庄駅～本庄早稲田駅間)</li> <li>・市内循環バスは、定時定路線(平日のみ運行)で運行する。</li> <li>・バスで行きたい施設(鉄道駅、病院等)の利用時間、路線バス、JR高崎線との接続等を考慮して路線、停留所位置、ダイヤ等を見直しサービスを改善する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス持続のための有料化の進め方</li> </ul>
地区3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・児玉地域市街地を中心とする平野部で、平日のみ区域運行(デマンド運行)を行う。</li> <li>・児玉地域市街地で路線バスに接続することで、本庄駅、又は本庄早稲田駅(本庄駅経由)へ移動できる。</li> <li>・利用者の乗り継ぎの負担を軽減できるよう配慮する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド運行</li> <li>・地区3と4で異なるデマンド方式となる可能性があり、検討課題の一つ。</li> </ul>
地区4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝夕の定時定路線運行で本庄地区中学生の足を確保する。</li> <li>・利用者の要望に応じて集落まで運行するなど、県道以外でも乗降できるようにし、利便性を高める。</li> <li>・児玉地域市街地で路線バスに接続することで、本庄駅、又は本庄早稲田駅(本庄駅経由)へ移動できる。</li> <li>・利用者の乗り継ぎの負担を軽減できるよう配慮する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有料化を前提とするが、実施時期は今後の検討課題。</li> </ul>

### スケジュール・イメージ



参考：本庄市域の公共交通イメージ(最終型案)

