

本庄市総合交通計画(案)

< 市内公共交通網の見直し >

平成24年11月12日

目次

- 1. 公共交通に係る課題と対応の方向(第3回協議会レビュー)……………3
- 2. 市内公共交通網見直しの基本的考え方……………9
- 3. 路線バス、シャトルバス、デマンドワゴンによるネットワークの考え方…16
- 4. 見直し計画の実施と実証運行の活用 ……………19

1. 公共交通に係る課題と対応の方向(第3回協議会レビュー)

課題への対応(公共交通の現状、市民意識調査に基づく)

市内公共交通網見直しの方向性

バスの活用の可能性について

市民の活動機会を拡大 = バス活用の可能性の広がり
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(特に、市内循環バス)

バスサービスの質を踏まえた路線バス、市内循環バス又はその代替移動手段のあり方

~だれのための移動手段なのか?~

バス利用者の特徴「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

きめ細かなサービスが目標
サービスの差別化

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?~

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

1. 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、サービスの明確化。
2. 「外出を取り止める」という選択肢を増やさない。交通弱者への移動サービスは持続させる。
3. 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。

ア) 多様な改善ニーズへの対応

- a. 本庄早稲田駅及びその周辺に立地する集客施設への、アクセス。
- b. 路線バスと市内循環バス(又はその代替手段)の乗り継ぎを改善
- c. あらかじめ予約をした人を相乗りで送迎するようなきめ細かいサービス(デマンド運行)。

イ) 交通不便地域、空白地域の解消

ウ) みんなで支える公共交通

課題への対応(公共交通の現状、市民意識調査に基づく)

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、市民ニーズに適應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、市役所、病院、湯かっこ、スーパー等の商業施設等が指摘されている。(参考資料p8参照)

○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4便**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、市民意識調査によると市内循環バスで行きたい場所として医療施設では本庄総合病院が選ばれている。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、こうしたことがバスを利用するにあたってバリアとなっていますことが推察される。

○その他「**バスで行きたい施設**」として多くの施設が選ばれたが、その背景には「**バリアの存在**」があると考えられ、こうした「**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、市民ニーズに適應するサービスの**徹底的な見直し**をすることで**利用の可能性は広がる**ことが期待される。

バスサービスの質を踏まえた市内循環バス及び代替移動手段のあり方

～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。

バスを利用する理由は「歩いていける距離にバス停があること」「バスの時刻に合わせて外出することができる」等が指摘されている。また、バスを利用しない理由は「近くにバス停がない」「運転本数が少ない」ことが指摘されている。(参考資料p8参照)

○また、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。(参考資料p16参照)

○しかし、サービス範囲を広げることや運転本数を増加させるためには、投入する車両数を増やすことになり、サービスは向上するが費用も増加する。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の利用は止められない。)**」と答えた人は**2,404サンプル中474サンプル19.9%**である。19.9%以外の人に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。(参考資料p10参照)

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。(参考資料p16、18参照)

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。

○本庄早稲田駅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り、駅からの移動手段は、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)が30.6%を占める。(参考資料p16参照)

○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。(参考資料p19参照)

「新幹線駅としては端末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」

○本庄早稲田駅には、現在、市内循環バスが1日4便乗り入れているが、市内循環バスを利用すると回答した人はいなかった。(参考資料p16参照)

○本庄早稲田駅周辺において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、暫定的な土地利用として運営されている駐車場が、将来的には市街化の進展により閉鎖され、駅周辺の駐車場規模は減少することが懸念される。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。

市内公共交通網見直しの方向性

～ を踏まえ、市民の日常移動の実態として何が必要か？ だれのための移動手段なのか？

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、市内循環バス及び代替するものの役割、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. 市内循環バス又は代替移動手段は鉄道、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。

ポイントは3つ！

- ア) 多様な改善ニーズへの対応
- イ) 交通不便地域、空白地域の解消
- ウ) みんなで支える公共交通

ア) 多様な改善ニーズへの対応

○市民意識調査では、「**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、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需要**が存在することが伺える。

なお、市内循環バスの利用者数は、3～5人/便(H24.9.06調査)であった。

- a. 本庄早稻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. 現行の市内循環バスの輸送規模では、**車両の小型化とともに、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、路線バスは本庄駅とそれぞれの地区間で路線定期運行を行っている。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)。

幹線的な路線バスとして伊勢崎駅～本庄駅北口線、児玉折返し場～本庄駅線の2路線と神泉総合支所～本庄駅南口線、寄居車庫・本庄駅線の2路線が路線定期運行を行っている。

市内循環バスは、路線バスを補完するようにサービスしている。しかし、運転本数は1日1路線当たり4便であり、**利用し易いシステムとは言えず、沿線は、公共交通不便地区**になっている。

児玉地域本泉地区では、路線バスいずみ号(平日6便/日、土曜日4便)が運転されている。**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とした場合、大きな障害となっているものと推察され、改善が必要と考える。**

○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)みんなで支える公共交通

○公共交通サービスを安定的に持続させていくためには、**利用者だけではなく、沿線の事業者や現在は利用していない人も含め、みんなで支えていく必要がある。**

市内循環バスは現在無料で運行されているが、今後代替する移動手段を含め、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必要がある。まずは、**運行費用の一部を利用者に負担していただくことを実施する。**

2. 市内公共交通網見直しの基本的考え方

1) 将来像の具現化に向けての制約等

< 見直しに向けてのキーポイント >

路線定期運行によるサービスの限界

- ・現行の市内循環バスは、車両数等の制約の中では現状以上のサービス向上は難しい。
- ・本泉地区の公共交通空白地帯は、現行のいずれの号でサービスすることは難しい。

安定的かつ持続的なサービス提供を行うために運行経費等を確保する「しくみ」の検討

利用者の負担(運賃による支払い)とともに、沿線の事業者や現在は利用していない人も含めて、みんなで維持し、育てることが必要。

公共交通の役割 / ネットワーク構築の基本的考え方

路線バス系統を補完するものであり、同時に交通不便地域の移動確保を目的とするものである。

< 見直しの進め方 >

市街地におけるデマンド運行による面的移動サービスの実施

新たな市街地の形成、育成に寄与する公共交通サービスの実施

山間地域交通空白地区におけるデマンド運行によるきめ細かなサービスの実施

料金の設定の妥当性の検証(実証的に明らかにすることが当面の課題。)

路線定期運行によるサービスの限界

(市内循環バスについて)

○本庄地域、児玉地域の市内循環バスの現状ルートは、長い間の経験から見直され、最も効率的なサービスが提供されるルートとなっていると推察される。しかし、実態として**利用者が発生するバス停と利用者が発生しないバス停**が存在する。

○路線定期運行でサービスする場合、**利用者のあるバス停のみ定時定路線で運行することは路線設定上難しく、市域のサービス水準を平準化するためにも一体的かつ一様な運行形態によるサービスが求められる。**(利用者数の多いバス停のみサービスする路線は考えられない。)

○結果として、限られた車両数で、市域各地区をきめ細かなサービスを行うため、大きな循環コースとなり、利用者が目的地に向う際、大回りを強いられる場合や利用者がいないにも関わらず運転する区間が発生する。

○**現状の車両数でメリハリのある運行を行おうとすることは、ダイヤの設定、車両の運用の観点から難しく、**路線定期運行によるサービスの限界といえる。

(いずみ号について)

○本庄地区では、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。当該地区は、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**ことがアンケート調査からも明らかであり、**改善が必要**と考える。

本庄市域における路線定期運行とデマンド運行の比較

項目 \ サービス種類	路線定期運行(有料)	デマンド運行(有料)	備考
法的位置づけ	道路運送法 一般乗合旅客自動車運送事業 路線定期運行	道路運送法 一般乗合旅客自動車運送事業 区域運行	現行バスは一般貸切旅客自動車運送事業者への委託運行
路線設置、サービス水準向上について	車両数が制約条件となる場合、運行サービスを向上させようとする、よりコンパクトな路線とする必要*1がある。 現状サービス範囲を前提とすると車両数を増やすしかない。	基本的には地区ごとに1台で運行するが、需要の発生に応じ車両のやりくり、が可能である。 運行範囲は区域で指定し、乗降ポイント(バス停ではない)を複数設置する。	*1:1サイクル所要時間を短くすること
ネットワークへの配慮(他路線等の競合)	路線バスと輸送が競合しないように路線設定、停留所の設置に配慮する必要がある。	特定の乗降ポイントでは、鉄道、路線バス、本庄シャトルバス、他地区デマンドワゴンとの乗継を行えるようにする。	
評価	費用の増大(車両数の増加)を前提としない場合、サービス水準の向上には限界がある。(料金徴収は難しい)	路線定期運行に比べ柔軟性が高い。 需要動向に応じ車両の増備が進められる。 車両数の制約、サービス範囲の制約の観点から当該地域での導入は路線定期運行よりも優る。 ただし、車両台数による輸送力に違いが生ずる。	

安定的かつ持続的な輸送サービスを提供する「しくみ」づくりと利用者の費用負担 (運賃の徴収)

○現在は無料で運転している(にも関わらず利用者は少ないが…)ため、現在のサービスを安定的かつ持続的に維持してゆくことは難しくなる。

○このため、**バスサービスは利用者の負担(運賃にいたる支払い)のみならずみんなで支える必要がある。すなわち、沿線の事業者や今は利用していない人も含め、支える力として集結することが望ましい。**

公共交通の役割 / ネットワーク構築の基本的考え方

市内循環バスは7路線あるが、運転本数は1路線あたり1日4便であり公共交通のサービスはあるものの便利とはいえない。

○本庄市は県内でも高齢化が進行している状況にあり、今後、自家用車を持たない高齢者などの移動手段として、公共交通の重要性は高まっていくことが予想される。**市内における交通空白地から市街地までのアクセス性の向上、および市街地部における回遊性の向上を目的として移動手段を確保する。**

○これらの状況から、市民の日常生活における移動手段を確保するため、既存市内循環バスに関してサービスの見直し・改善が必要不可欠である。こうした移動手段の役割は、**「路線バス系統を補完するものであり、同時に交通不便地域の移動確保を目的とする」**ものである。

また、本庄早稲田駅周辺は今後市街地形成が進む地区でもあり、新たな**市街地育成等のまちづくりの観点から市域各所からのアクセス性の確保**が必要である。ここでは、**市内公共交通ネットワークの一つとしてバスによる輸送サービス**を行うこととした。なお、市民意識調査、本庄早稲田駅利用者インタビュー等からも必要性が指摘されている。

2) 将来像の具現化に向けた課題

生活交通ネットワークによる連携

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。

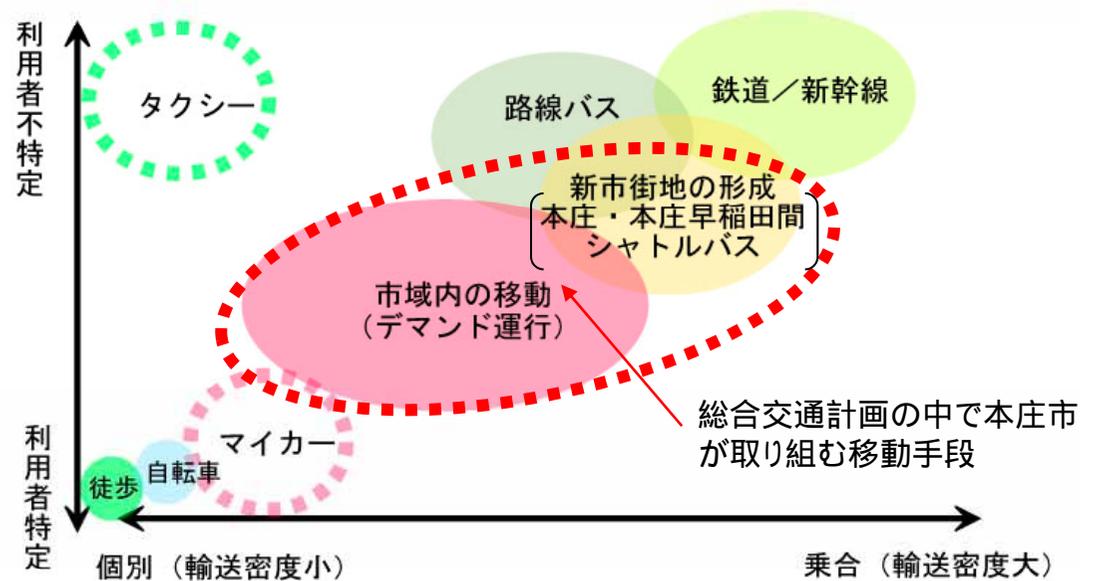
また、安定的、持続的なサービスの提供を図るために有料化は必要である。

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。

市内循環バスのサービス形態である無料による路線定期運行には限界があるのではないか？

利用者数が少ない地区のサービスはデマンド交通等による運行方法の工夫が必要ではないか？

例えば、限られた車両規模によるデマンドによる輸送は、他の路線バスへ乗継を行うなどネットワーク化することで、より広範な移動を可能とすることを目指す。



本庄市域における交通システムの役割と連携

だれのための移動手段なのか？

～市内循環バス見直しのコンセプト～

<市内移動に求められる3つの要件>

1. 「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。

2. 市内循環バス又は代替移動手段は鉄道、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。」

3. 安定的、持続的なサービスの提供を行うため事業構造の見直しを進める。

<市内移動のコンセプト>

高齢化は今後とも進むため、安定性、持続性を有するシステムとする必要がある。



だれのため？ 高齢者等交通弱者の移動
高齢化に伴いクルマから公共交通移動に変更される方が増加する。



交通の質の確保？ 鉄道、路線バスを補完するシステム
例えば、市内各所かから幹線的な交通機関まで、1つでも必ずアクセスする手段が利用できること。



持続性のあるサービスを提供するためには？
路線定期運行、デマンド運行等車両の効率的な運用を行う。
例えば、輸送規模に見合った車両の小型化による運転経費の縮減と有償運行による料金収入の確保を行う。

3) 「市内循環バス」・「いずみ号」の運行の見直しについて

～「本庄シャトルバス」「デマンドワゴン」によるサービスの見直し～

地区	現行	見直し案の考え方(素案)	備考
地区1 市街地におけるデマンド運行による面的移動サービス	市内循環バス 北循環東、北循環西の計2路線 月～金 バス1台	仮称「本庄北地域デマンドワゴン」 デマンド交通、月～土、小型車1台(例えばワゴン車) ・運行する区域、乗降場所を定め、利用者の要望(電話予約)に応じて区域内を運行する。(デマンド交通) ・朝1便、夕1便の定路線運行(旭小学校開校日のみ)で上仁手地区小学生の足を確保する。(地区1または地区2のワゴン車1台)	・スーパー、病院等の集客施設内への乗降ポイント(本庄シャトルバスでは「バス停」)を設置を進める。 ・他の地区のデマンド交通や公共交通への乗り継ぎの負荷を軽減できるよう配慮する。 ・有料で運行する。ただし、上仁手地区小学生の費用負担はない。 ・要望に応じて、地区1と地区2の車両を相互に使用し、一体的に運用を行うことも検討する。 ・現在、地区1では市内循環バスで小学生の輸送を行っており、朝夕2便はこれに対応する。 ・前述した「路線定期運行の限界性」からデマンド運行を採用。
地区2 市街地におけるデマンド運行による面的移動サービス 新たな市街地の形成、育成に寄与する公共交通サービス	市内循環バス 南循環東、南循環西の計2路線 月～金 バス1台	仮称「本庄南地域デマンドワゴン」 デマンド交通、月～土、小型車1台(例えばワゴン車) ・運行する区域、乗降場所を定め、利用者の要望(電話予約)に応じて区域内を運行する。(デマンド交通) 仮称「本庄シャトルバス」 路線定期運行、年末年始を除く毎日、ノンステップバス1台 ・本庄駅・本庄早稲田駅間でバスによる路線定期運行を行う。 経路、途中バス停の設置箇所は今後の検討課題とする。	・スーパー、病院等の集客施設内への乗降ポイントの設置を進める。 ・他の地区のデマンド交通や公共交通への乗り継ぎの負荷を軽減できるよう配慮する。 ・有料で運行する。ただし、本泉地区中学生の費用負担はない。 ・要望に応じて、地区3と地区4の車両を相互に使用し、一体的に運用する。 ・いずみ号を通勤通学で利用している実態を踏まえて朝夕の運行を設定。(参考資料p12参照)
地区3 市街地におけるデマンド運行による面的移動サービス	市内循環バス 共和、金屋、秋平の計3路線、 月～金、 バス1台	仮称「児玉地域デマンドワゴン」 見直し(デマンド交通、月～土、小型車1台(例えばワゴン車)) ・運行する区域、乗降場所を定め、利用者の要望(電話予約)に応じて区域内を運行する。	・スーパー、病院等の集客施設内への乗降ポイントの設置を進める。 ・他の地区のデマンド交通や公共交通への乗り継ぎの負荷を軽減できるよう配慮する。 ・有料で運行する。ただし、本泉地区中学生の費用負担はない。 ・要望に応じて、地区3と地区4の車両を相互に使用し、一体的に運用する。 ・いずみ号を通勤通学で利用している実態を踏まえて朝夕の運行を設定。(参考資料p12参照)
地区4 山間地域交通空白地区におけるデマンド運行によるきめ細かなサービス	廃止代替バス いずみ号、 月～土、 バス1台	仮称「デマンドいずみ号」 デマンド交通、月～土、小型車1台(例えばセダン) ・県道沿い以外にも乗降場所を設け、本泉地区の利用者の要望(電話予約)に応じて児玉市街地まで運行する。 ・朝1便、夕1便の定路線運行(中学校開校日のみ)で児玉地域の中学生の足を確保する。	・スーパー、病院等の集客施設内への乗降ポイントの設置を進める。 ・他の地区のデマンド交通や公共交通への乗り継ぎの負荷を軽減できるよう配慮する。 ・有料で運行する。ただし、本泉地区中学生の費用負担はない。 ・要望に応じて、地区3と地区4の車両を相互に使用し、一体的に運用する。 ・いずみ号を通勤通学で利用している実態を踏まえて朝夕の運行を設定。(参考資料p12参照)

本庄市域の公共交通ネットワーク基本イメージ

地区1
伊勢崎駅～本庄駅北口線による幹線移動軸を「本庄北地域デマンドワゴン(区域運行)」が補完する。

地区2
3系統の路線バスを基軸とし「本庄シャトルバス(路線定期運行)」「本庄南地域デマンドワゴン(区域運行)」が補完する。

地区3
児玉折り返し場本庄駅線を基軸に「児玉地域デマンドワゴン(区域運行)」が補完する。
本庄地域への移動は、路線バスを活用する。

区域運行によるきめ細かなサービス

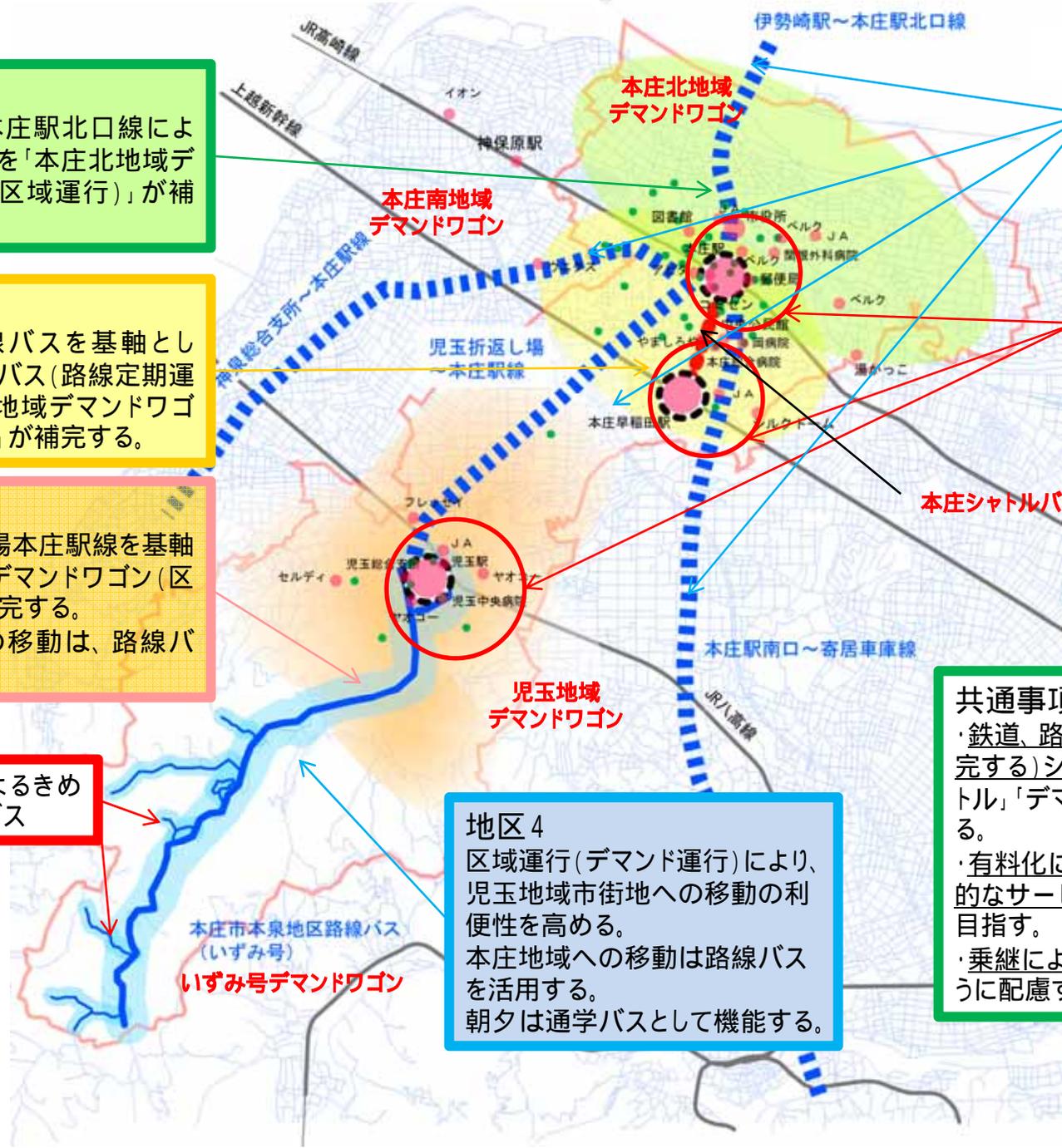
地区4
区域運行(デマンド運行)により、児玉地域市街地への移動の利便性を高める。
本庄地域への移動は路線バスを活用する。
朝夕は通学バスとして機能する。

：アンケートによるバスで行きたい所
：病院、医療施設

幹線移動軸

交通結節点機能の充実(バス相互の乗換利便性の向上)

共通事項
・鉄道、路線バスへ接続する(補完する)システムとして「本庄シャトル」「デマンドワゴン」を機能させる。
・有料化による安定的かつ持続的なサービスの提供を図ることを目指す。
・乗継による負担を軽減できるように配慮する。



3. 路線バス、シャトルバス、デマンドワゴンによるネットワークの考え方

1) 輸送形態の分類とサービス水準の原則

輸送形態の分類

路線定期運行 / 路線バス及び本庄シャトルバス

デマンドワゴン / 本庄北地域デマンドワゴン、本庄南地域デマンドワゴン、児玉地域デマンドワゴン
デマンドワゴンいずみ号

サービス水準の原則

タクシー > 路線バス **本庄シャトルバス** **デマンドワゴン** > 現行市内循環バス

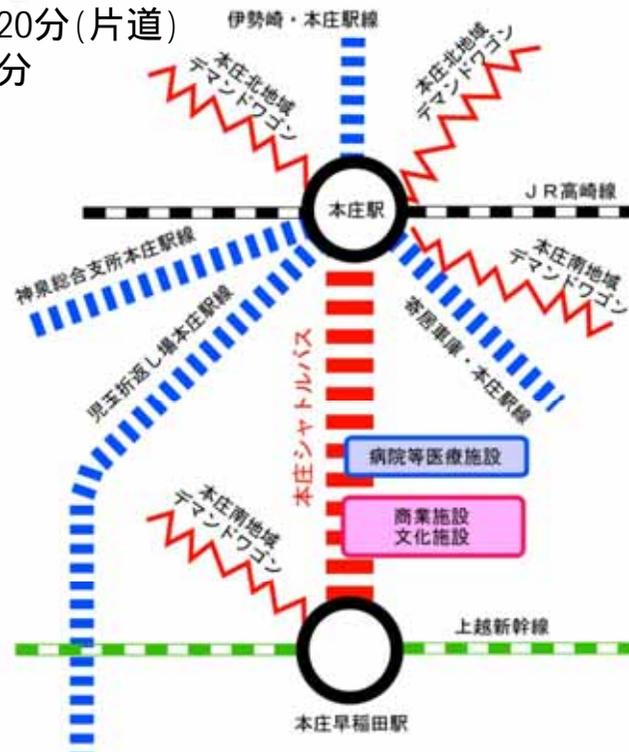
2) 本庄シャトルバスのイメージ

本庄シャトルバス

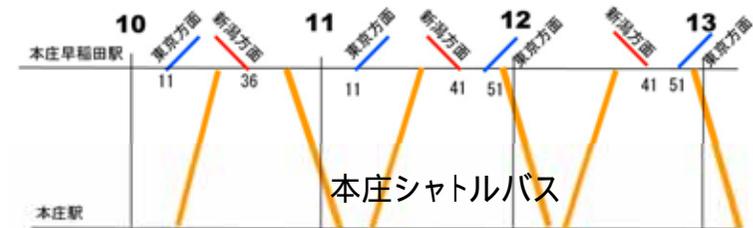
路線長 3.5 ~ 4.5km

所要時間15分 ~ 20分(片道)

最小運転間隔60分



本庄早稲田駅での新幹線への接続イメージ



< 本庄シャトルバスの役割・効果 >

・既存路線バス、デマンドワゴンからの乗継連携輸送が発生

・医療施設、商業施設、文化施設へのアクセス強化

・新幹線との乗継、デマンドワゴン相互の乗継

既存路線バスの接続性が向上する。
特に**新幹線への接続**が新たに発生する。

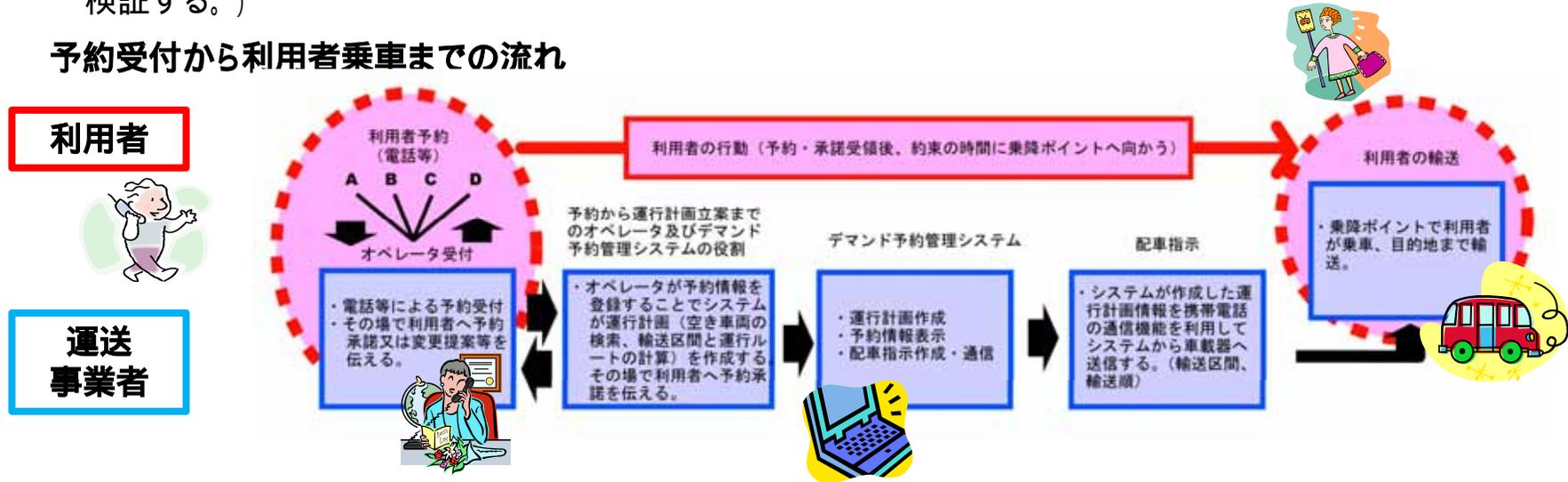
3) 区域運行のイメージ

区域の設定 : 地区1 ~ 地区4

サービス範囲 : 実証運行による検証

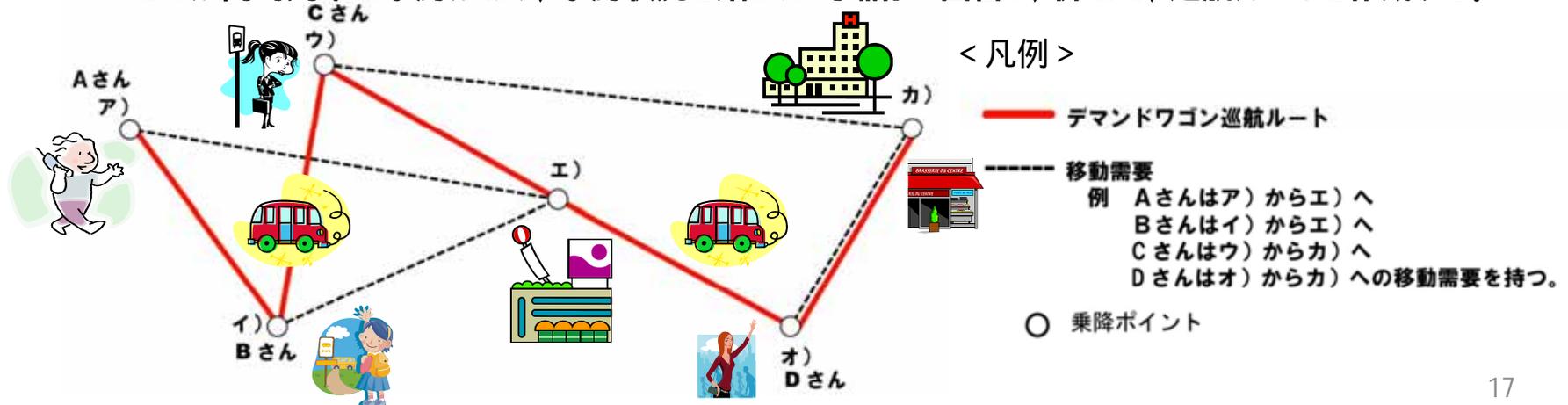
(初期設定は各地区ごとに車両を運用。その後、地区1と地区2及び地区3と地区4で共通運用の可能性を検証する。)

予約受付から利用者乗車までの流れ



輸送の例

A ~ Dさんが同時刻帯で予約があり、予約状況を踏まえ「承諾」の回答し、併せて、巡航ルートを作成する。



4) 本庄市の移動に関する将来像

～本庄市域の公共交通ネットワークイメージ～

市域内の公共交通

- ・**路線定期運行** / 路線バス及び本庄シャトルバス
- ・**デマンドワゴン** / 本庄北地域デマンドワゴン、本庄南地域デマンドワゴン、児玉地域デマンドワゴン、デマンドワゴンいずみ号

神泉総合支所～本庄駅線
 本庄駅発 平日15便/日(1～3便/時間)
 土日祝 14便/日(1～2便/時間)

児玉折返し場～本庄駅線
 本庄駅発 平日34便/日(1～3便/時間)
 土日祝 30便/日(1～2便/時間)

伊勢崎駅～本庄駅線
 本庄駅発 平日32便/日(2～3便/時間)
 土日祝 25便/日(1～2便/時間)

本庄北地域デマンドワゴン

- ・デマンドワゴンによる動線(イメージ)
- ・デマンドワゴン乗降ポイント
- ・アンケートによるバスで行きたい所
- ・病院、医療施設

仮称 本庄シャトルバス(新設)
 本庄駅発 毎日10～11便/日(1便/時間)

寄居車庫～本庄駅線
 本庄駅発 毎日 6便/日

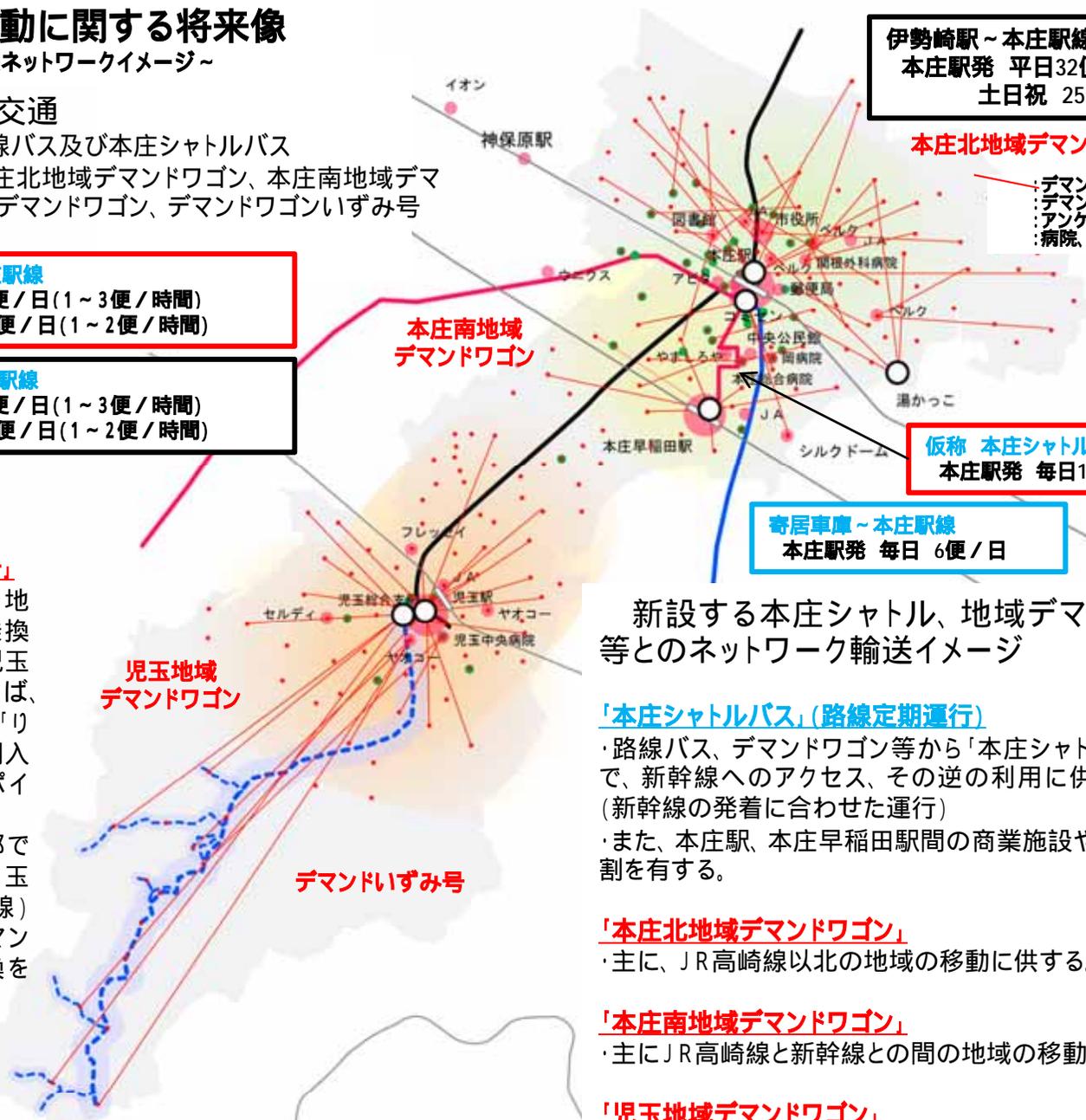
「デマンドいずみ号」

- ・小山川に沿った地域に設置される乗換えポイント相互と児玉地域中心部(例えば、「児玉総合支所」「りそな銀行前」「風洞入口」等主要乗降ポイント)を結ぶ。
- ・児玉地域中心部では、路線バス(児玉折返し場本庄駅線)及び児玉地域デマンドワゴンとの乗換を行う。

児玉地域デマンドワゴン

デマンドいずみ号

例えば、小山川支流地域は「デマンドいずみ号」を利用することで、JR高崎線、新幹線の利用や本庄早稲田周辺新市街地へのアクセスが可能になる。



新設する本庄シャトル、地域デマンドと既存路線バス等とのネットワーク輸送イメージ

「本庄シャトルバス」(路線定期運行)

- ・路線バス、デマンドワゴン等から「本庄シャトルバス」に乗り換えることで、新幹線へのアクセス、その逆の利用に供することが役割の一つ。(新幹線の発着に合わせた運行)
- ・また、本庄駅、本庄早稲田駅間の商業施設や病院等へアクセスする役割を有する。

「本庄北地域デマンドワゴン」

- ・主に、JR高崎線以北の地域の移動に供する。

「本庄南地域デマンドワゴン」

- ・主にJR高崎線と新幹線との間の地域の移動に供する。

「児玉地域デマンドワゴン」

- ・主に、新幹線の南側で概ね平野部に展開する市街地の移動に供する。

4. 見直し計画の実施と実証運行の活用

総合交通計画の基本的な方針(将来像を実現するために必要な検証事項)

方針1: デマンド運行の導入の可能性の検証(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検証～

方針2: デマンド運行の導入の可能性の検証(山間地区の空白地帯の解消)

～県道から離れた谷筋、山間部空白地域、不便地域の解消～

方針3: 路線定期運行バスの可能性の検証

～新たな市街地の形成、育成に寄与する公共交通サービスの有効性の検証～

方針4: 料金の設定の妥当性の検証

～無料サービス(システムに慣れていただく) 有料(本格運行に向けて)～

事業実施に向けての考え方(実証運行の必要性)

○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。

○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。

スケジュール(実施プログラム)

平成25年3月		平成25年10月		平成26年10月	
総合交通計画策定 (計画策定) (事業化準備)					
		実証運行			
		最終型案について 実証運行で適応性を検証		本格運行	

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する。また、サービス供給側の課題を洗い出す。