

前橋市コミュニティバスの導入までの経緯報告*

A Report of the Introduction of the Community Bus by Maebashi City

阿部浩之**、湯沢 昭***

By Hiroyuki Abe, Akira Yuzawa

1. はじめに

中心市街地、公共交通等の衰退を背景に、多くの自治体において、まちづくりの様々な試みが行われている事は、まちづくり関係者以外でも周知の事実となりつつある。この多くの試みから外す事の出来ないキーワードとして、「住民参加」という言葉が存在する。住民参加とは、従来の行政主体によるまちづくり計画の場に、地域住民を参加させる事によって、より、地域に即した計画を練るという事が目的である。現在までに、多くの事例が報告されており、住民参加型のまちづくりというものがかなり広く普及してきている。本稿で扱う前橋市コミュニティバス(愛称「マイバス」、平成 14 年 6 月 7 日より運行開始)は、その導入の要請から、本運行における運行補助に至るまで、住民が積極的に参加している、まさに住民参加型の公共交通機関である。本稿では、この前橋市コミュニティバス「マイバス」の導入からの経緯、また、本運行に至るまでに生じた問題を整理し、今後の住民参加型まちづくり、またコミュニティバス導入の為の一つの指針を示す事を目的としている。

2. 成立までの経緯

(1) 経緯の概要

前橋市コミュニティバス「マイバス」は、運行の発端から本運行に至るまで、主にワークショップ方式を採用する事によって、住民の意見が強く活かされてきた所に特徴がある。まず、平成 11 年度に行われた「第一回前橋都市交通ワークショップ」において、循環バスの導入に関する提案が行われた。そして、この時の提案を受けて、平成 12 年度に行われた「第二回前橋都市交通ワークショップ」では、具体的なコミュニティバスの導入計画をテーマに討議が行われた。この時に、具体的なルート案、サービスレベルが決定した。

第一次ルート・サービス案を元として、平成 13 年度秋に第一回社会実験が行われた。この時には、乗降数、定時性等の調査が行われ、ルート再調整の材料として用いられた。また、同時期、第一次ルート・サービス案に含まれていた中

*キーワード:コミュニティバス, 住民参加

** 学生会員 前橋工科大学大学院工学研究科

*** 正会員 工博 前橋工科大学工学部建設工学科

(〒371-0816 群馬県前橋市上佐鳥町 460-1 Tel&Fax 027-265-7362)

心市街地(銀座通り)バストラジツトモール構想に対して、一部の地元住民、警察から安全性を懸念する声が挙がり、それを受けて、平成 14 年 1 月 13 日に第二回社会実験が行われた。第二回社会実験は銀座通り通行の安全性を確認する為、バスを実際に運行させ、当日の通行客、銀座通り沿線の商店主に通行の賛否を問う調査を行った。調査の結果、概ね通行に関しては了解が得られ、安全対策の為の 12 項目を守る事を条件に、今年 6 月に本運行となった(図-1)。

(2) 第一回前橋都市交通ワークショップ

前橋市が都市交通の観点から、市民と共に今後の前橋の問題を考える事を目的に第一回前橋都市交通ワークショップが開催された。表-1にある通り、メンバーは公募市民 49 名、市役所関係者 10 名で行われた。また、メンバーを第一回定例 WS の時に、参加者を 6 つのテーマ(表-2参照)によりグループ分けし、その後テーマに沿った話題を討議しあった。6 グループの中で 2 グループが最後の結論の段階で、コミュニティバスに繋がるテーマを残していたが、特に、第 3 グループにおいて、積極的にバス交通に関する討議が行われていたので、議事テーマの流れを表-3に掲載する。第 3 グループでは、第一回の定例 WS の時に既に「バスネットワークの検討」、「循環バスの導入」といったコミュニティバスに繋がる発想がグループの中で現れている。その後の討議においてでも、第一回定例 WS での議題を引

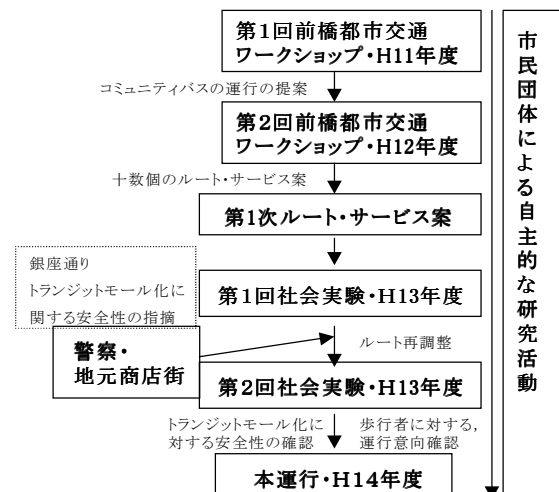


図-1 前橋市コミュニティバス成立までの流れ

表-1 第一回前橋都市交通ワークショップ概要

第1回前橋都市交通ワークショップ概要		
目的	前橋が抱えている、「高齢化」「地球環境問題」「中心市街地の活性化」等の問題に対して、都市交通の観点から出来る事を市民と考える。	
参加者数	公募市民49名(市役所10名)	
月日	項目	開催概要
8月7日	第1回定例WS	顔合わせ、グループ分け、ファシリテーターの選出、テーマ作成
8月28日	第2回定例WS	グループ討議
9月11日	第3回定例WS	タウンウォッチング
9月25日	第4回定例WS	グループ討議
10月9日	第5回定例WS	発表会準備1
10月23日	第6回定例WS	発表会準備2
10月30日	WS結果発表会	

表-2 グループ別討議テーマ

グループ名	テーマ
グループ1	車社会からの転換策
グループ2	市街地の活性化
グループ3	交通弱者への配慮
グループ4	環境問題への対応
グループ5	都市の交通システム
グループ6	交通利便性の向上

表-3 グループ3における討議内容

回数	討議内容
第一回定例WS	①グループにおける役割の決定 ②高齢者・高校生を対象としたアンケート ③ バスネットワークの検討 ④ 循環バスの導入 ⑤ バス情報システムの検討
第二回定例WS	① 前橋の地図にバス路線図を落とす ② 交通弱者が利用しやすいバス路線ネットワークの構築
第三回定例WS	① 循環バスの経路の選定 ②地域社会にとけ込んだ自家用車の利用(NPO) ③ パークアンドバスライド ④ 観光循環バス:前橋駅→中央前橋駅→広瀬川河畔→文学館
第四回定例WS	今までのまとめ ① バス交通の確保 ・ 循環バスの検討 ・鉄道、バス路線、病院の有効な連結 ・ 共通回数券の導入 ・前橋市内にある数社のバス会社の調整 ・交通費の補助・高齢者の無料化 ②送迎ボランティア ③その他の対策

き続き、討議しており、「路線図の具体的な選定」とより具体的な内容に進んでいる事が分かる。

(3) 第二回前橋都市交通ワークショップ

第一回前橋都市交通ワークショップで提案された内容を受けて、前橋市が「コミュニティバスの具体的な導入計画」を練るために平成12年6月～9月末まで第二回前橋都市交通ワークショップを開催した。公募市民18名の他、学識関係者(ファシリテーターとして参加)3名、市役所職員6

表-4 第二回前橋都市交通ワークショップ概要

第2回前橋都市交通ワークショップ概要		
目的	第1回ワークショップで提案された、コミュニティバスの導入について、その具体的ルート、サービスレベル等を市民と共に考える。	
参加者数	公募市民18名・学識関係者3名・市役所職員6名	
月日	項目	開催概要
6月10日	第1回定例WS	顔合わせ、グループ分け、ファシリテーターの選出、テーマ作成
7月1日	第2回定例WS	
7月15日	先進地視察	武蔵野市(ムーバス)、渋谷(東急トランセ)
7月22日	第3回定例WS	
8月5日	第4回定例WS タウンウォッチング	
8月26日	第5回定例WS	
8月下旬～ 9月中旬	報告書作成	
9月30日	WS結果発表会	報告書の提出と結果発表会

名を3グループに分け、全5回の定例ワークショップと先進地視察、タウンウォッチングが行われた。

今回のワークショップでは、「コミュニティバス導入時の具体的なルート・サービス案を決める」という明確な目標はあったが、特に毎回の会議テーマなどは決められておらず、討議の進み具合は各グループのファシリテーターに委ねられる部分があった¹⁾。具体的には、ファシリテーターの発言数の多いグループではグループ全体としての発言数も多くなり、それに比例するように、最終提案の数も多くなっているという現象が見られた。また、討議における発言内容がPDSサイクルに沿ったものとなる(但しサイクルの形成には多少違いあり)、概念的であった発言が、討議が進行するにつれて、数的表現、具体的地名を挙げるなど、具体的発言になる等の事が見られた。討議内容については、表-5のような、ルート・経由地に関する発言が非常に多く、参加した住民にとって、非常に関心の高い事項であった事が伺える。ワークショップの最終提案では、10通りを超えるルート案の他、車椅子用の乗降補助装置、車内機能、車体サイズ、定額運賃制、一日乗車券等の提案が行われ、これらの提案を市役所内で検討した上、第一次ルート・サービス案として決定した。

(4) 第一、二回社会実験

コミュニティバス本運行前のルート調整、利用実態の把握等を目的として、平成13年11月3日～16日の間に、表-6、図-3の概要(第一次ルート・サービス案)でバスを実際に運行させ、バス利用者、バス路線沿線住民を対象にアンケート調査を行った。アンケート調査では、各バス停での乗降人数調査、バス停間の所要時間調査を行った。また、平

表-5 あるグループの「ルート・経由地」に関する発言内容

ファシリテーター

回数	発言内容	発言の分類	PDSサイクル上での分類
1	「ルートは小さい方がいいのでは」	概念的	P
	「県庁、市役所、病院、買い物等に行くバスを考えた方がいい」	具体的	
	「ルートの範囲か、サービスの充実か、どっちをとるか」	概念的	D
	「病院、商店街、行政、前橋駅は外せない」	具体的	
2	「前橋では片側循環無理か」	具体的	S
	「(路線)エリアは駅から2km圏が妥当」	具体的	P
	「住宅地は外せない」	具体的	
	「市役所、JR前橋、中央前橋、中央商店街は最低限通す必要がある」	提案	D1
	「1路線が望ましい」	具体的	S
	「病院は無理やり通す必要も無い」	具体的	
3	「1路線なら駅を中心に、2路線なら南循環、北循環といった形」	具体的	P
	「城東駐車場はルートにいれるべき」	具体的	
	「前橋公園、バスターミナル、駐車場、JR前橋、中央前橋駅、中心商店街、市役所、図書館を通そう」	提案	D2
	「左回りで内側に下りる方式になる」	具体的	S

参加者1

1	「路線長の短いバスを提案したい」	概念的	P
	「文化会館に1本通しては」	具体的	
	「シャトルバスとはかぶらないように」	具体的	
2	「小回りの方がいいだろう」	概念的	S(D1)
	「ルートを南か北かに偏らせる必要があるだろう」	概念的	
	「土日休日は市役所、病院は休みになるから通す必要が無くなる」	具体的	
	「南側を回っても、駅だけでは買い物等の目的は無い」	具体的	
3	「前橋駅→中央前橋駅はバスが多いから避けたい」	具体的	P
	「前橋公園は市外からの人が多く、市内の人を誘導するには通した方がいい」	具体的	
	「左回りで内側に下りる方式になる」	具体的	

参加者2

1	「買い物、遊び、音楽を楽しむ為、また病院に行く循環バスが欲しい」	概念的	P
	「駅北一駅南はあまり行かない」	概念的	
	「放射状の路線ばかりで路線同士の繋がりが無い」	概念的	
2	「中央前橋駅は外せない」	具体的	S(D1)
3	「時間帯によってルートを変更しては」	具体的	S(D2)

表-6 社会実験概要

日時	平成13年11月3日(土)~16日(金)
運行時間	9:00~17:20
バス路線	北循環、南循環の2路線(図-1参照)
路線延長	北循環、南循環それぞれ約7.0km
運行本数	北循環、南循環それぞれ24本/日(20分間隔)
バス停数	北32、南30、共通9、計53ヶ所
運賃	全区間一律100円(大人、子供同じ)
車両形式	24人乗り小型バス4台(北・南各2台)

成14年1月13日にバストラジツトモール実験が行われ、歩行者、沿線商店主へのコミュニティバス通行の是非を問うヒアリング調査を行った。

a) 利用傾向

表-7、表-8は北循環、南循環のバス停別利用者数からOD表を作成したものである。また、図-2はコミュニティバスの利用理由である。ここから読み取れる利用傾向としては、①中心市街地(共通1~5)からルートの最外縁部に当たる地域(北16~北28、南19~南22)における利用、②同じバス停から同じバス停への利用の2つの傾向である。これは、利用客の目的が買い物とルートの確認(図-2ではその他に当

表-7 北循環 OD 表

北循環		降車バス停								
		1~5	6~9	10~15	16~20	21~24	25~28	29~31	32	全体
乗車バス停	1~5	89	19	49	70	29	68	0	25	350
	6~9	15	26	8	50	22	20	0	0	141
	10~15	27	20	25	12	0	0	0	23	106
	16~20	74	36	7	92	9	4	22	15	259
	21~24	29	23	3	3	24	0	6	8	96
	25~28	41	26	6	4	0	22	0	5	103
	29~31	5	23	24	0	0	0	22	9	84
	32	10	35	6	21	0	0	25	43	140
	全体	290	209	126	252	84	113	76	129	1279

表-8 南循環 OD 表

南循環		降車バス停								
		1~5	6~9	10~14	15~18	19~22	23~25	26	27~30	全体
乗車バス停	1~5	77	26	30	20	65	23	37	16	294
	6~9	8	11	4	6	31	13	14	0	86
	10~14	42	4	5	13	7	4	67	4	146
	15~18	27	6	4	10	0	0	0	0	47
	19~22	44	11	6	0	60	0	16	9	146
	23~25	4	16	4	0	0	6	0	3	32
	26	60	54	28	11	6	15	33	0	207
	27~30	12	15	9	6	0	0	0	3	44
	全体	274	143	90	65	169	60	167	34	1002

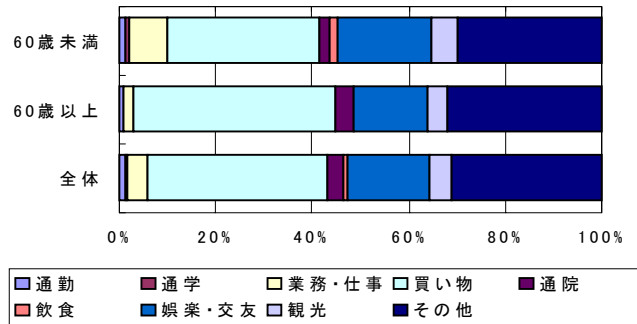


図-2 コミュニティバス利用理由

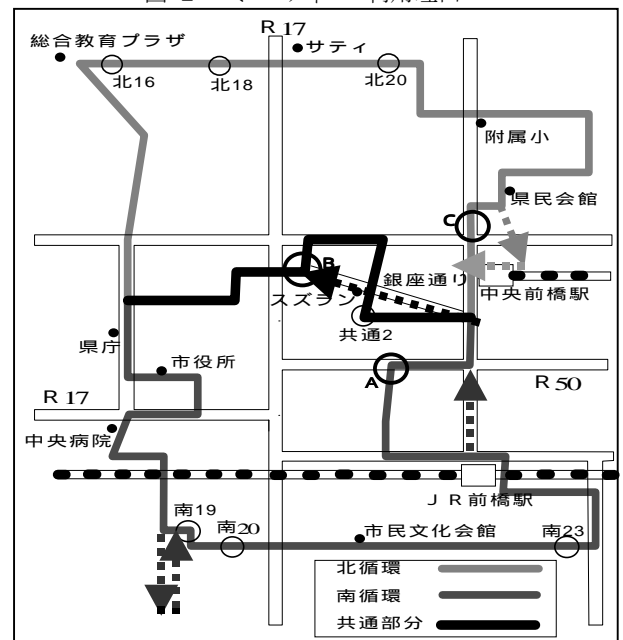


図-3 社会実験ルート図(点線は社会実験後調整した所)

たる)で大半を占めていたからであり、特に買い物客においては、中心市街地からの直線距離にして遠い地区からの利用が多い所に特徴がある。その他では、北 6～9、南 10～14(県庁、市役所、中央病院)、南 26 の前橋駅が、乗降客数を伸ばした結果となった。

b) 定時性

図-4はバス停間の所要通過時間調査より、区間ごとの所要通過時間標準偏差を算出し、標準偏差の大きい区間10箇所について、朝、昼、夕における平均通過時間をグラフにしたものである。傾向としては、夕方の帰宅ラッシュに近づくにつれて、通過時間が延びる傾向にある。特に南循環29～30の区間(図-3, A)において、約7.3分の通過時間の差が観測された。この区間には、細街路より国道50号を右折する形で通行する交差点が存在し、信号の青時間が短い事が遅れの原因となっている。共通4～5の区間(図-3, B)は、中心市街地で最も利用率の高い駐車場に隣接している事から、買い物客の増える午後になるにつれて、駐車場に入る自動車により、交通混雑が生じる為このような結果になった。最後に北30～31の区間(図-3, C)は、慢性的に交通量の多い区間であり、特に帰宅ラッシュの時間帯に、その傾向が強まった結果と考えられる。

c) 銀座通りの通行

前述の通り、第一次社会実験後、警察、地元商店主より銀座通りを運行させる事に対して、安全性を指摘する問題が発生した。ヒアリング調査の結果、「通行させてよい」という声が7割を超えた事から、警察では、表-9に挙げたような安全対策の為の12項目を遵守する事を条件に銀座通りのバス通行を許可する事になった。今後も、この12項目を守り、バストラジットモールを維持していく為に、行政、地元住民が一体となって、コミュニティバスを支えていく事が求められている。

d) 社会実験後の変更点

実験終了後、市役所において、実験で得られた乗降客数、定時性のデータ等を元に若干のルート調整を行った。ルート変更を行った区間については図-3の点線部分で示している。大きな特徴として、銀座通りを直接通すように変更した点と、前述した定時性についての不安の大きい区間を避けるようなルートになっている点が挙げられる。この事に関しては、図-5にあるように、時間の正確さに対する不満、やや不満の割合が他項目に比べ、多かった点に配慮した結果である。また、区間中に通行困難な地点があった一ヶ所について、ルート変更を行っている。

表-9 安全対策の為の12項目

①銀座通りにおいては、運行速度を時速10km以下とする
②バスの運行する走行帯を路面上にペイント等で明示する
③路面にバス停の表示を行い、乗降時における歩行者との接触防止を図る
④バス接近の注意喚起のためチャイム(オルゴール等)を鳴らす
⑤バス接近の注意喚起のためヘッドライトの点灯を行う
⑥商店街に違法進入・駐車防止、路上の商品及び駐輪自転車の整理を依頼
⑦横断幕、看板等により、バスのみ通行可であることを周知する
⑧運行後当分の間、銀座通りに設置されたスピーカーを使用し、バス運行を歩行者に周知する
⑨チラシを作成し、バス運行及び安全対策を周知する
⑩広報誌において、バス運行及び安全対策を周知する
⑪運行後当分の間、銀座通りに人員を配置し、安全確保及び違法進入車両防止に万全を期す
⑫市街地におけるまつり開催時等あらかじめ多数の人出が予想される場合は、迂回運行を行う

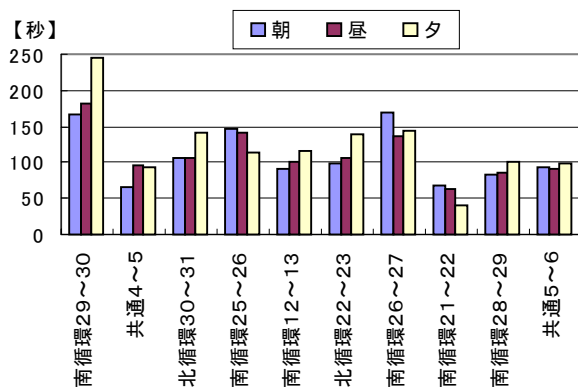


図-4 時間帯別平均通過時間

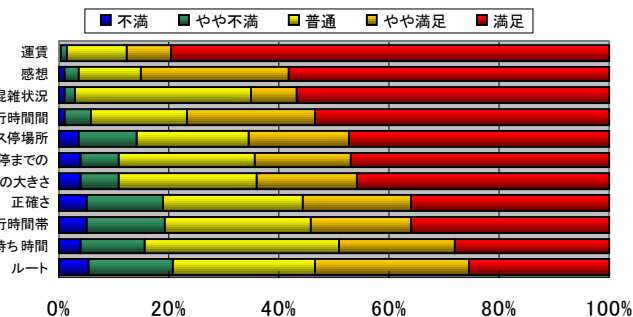


図-5 コミュニティバスに対する満足度

3. おわりに

前橋市コミュニティバス「マイバス」の成立の経緯について、初めから本運行に至るまで本稿では追って来た。前橋方式のコミュニティバスは住民によるワークショップによって、導入までの計画が決められてきた点、日本では殆ど例の無いバストラジットモールが成立している点に特徴がある。今後はその住民参加のあり方について、研究を重ねていく予定である。

参考文献

- 1) 阿部, 湯沢 (2001): ワークショップにおける合意形成プロセスの評価・都市計画学会論文集第36号 pp55-60

