

阪神都市圏における公共交通利用促進に向けた取り組み*

Program to promote Public Transport in Hanshin Area*

市岡 隆**・本田 豊***・土井 勉****・西田純二*****・松本直也*****
By Takashi ICHIOKA **・Yutaka HONDA***・Tutomu DOI ****・Junji NISHIDA *****・Naoya MATSUMOTO*****

1. はじめに

近年、大都市圏においても、人口減少や少子高齢化、モータリゼーションの進展に伴って、鉄道・バスの利用者は減少傾向にあり、公共交通の利用促進に向けた具体的な取り組みが不可欠になってきている。

阪神都市圏（尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、猪名川町、三田市）は、約170万の人口を擁し、鉄道駅82、バス停留所約1,650箇所を有しており、鉄道・バスあわせて13の事業者が営業を行っている地域である。しかし、運行ダイヤや料金の設定、情報提供等は各事業者が個別に行っており、利用者にとって、必ずしも使いやすい状況になっていない。一方、この地域においても、人口減少や高齢化が進行し、公共交通の利用者は減少傾向にある。こうした状況をふまえ、地域としての一体的な取り組みが必要との認識から、2005年度より、兵庫県阪神北県民局を中心に、学識経験者、行政、交通事業者、NPOをメンバーとして「阪神都市圏公共交通利用促進会議」（以下、「協議会」という）を組織し、公共交通の利用促進に向けた取り組みを行ってきた。本稿では、協議会において作成した阪神都市圏広域バスマップ及びこの会議で議論されている今後の公共交通利用促進に向けた課題と方向性について報告する。

*キーワード：公共交通利用促進、バス

**正員、(株)社会システム総合研究所

(大阪市中央区高麗橋3-2-7,
TEL06-6227-1890, FAX06-6229-6081)

***正員、兵庫県阪神南県民局西宮土木事務所

(兵庫県西宮市樫塚町2-28,
TEL0798-39-6132, FAX0798-23-0480)

****フェロー、博(工)、神戸国際大学経済学部

(神戸市東灘区向洋町中9-1-6,
TEL078-845-3561, FAX078-845-3561)

*****正員、(株)社会システム総合研究所

(大阪市中央区高麗橋3-2-7,
TEL06-6227-1890, FAX06-6229-6081)

*****正員、(株)丸尾計画事務所

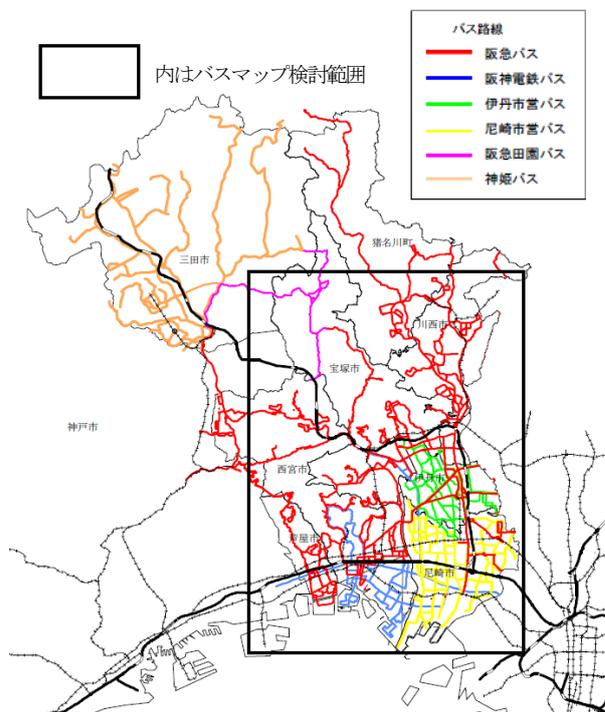
(兵庫県姫路市小姓町16,
TEL079-293-6799, FAX079-293-6798)

2. 阪神都市圏の公共交通の現況と問題点

(1) 阪神都市圏の公共交通の現況

阪神都市圏は、歴史的経緯から、鉄道事業者5（JR西日本、阪急電鉄、阪神電鉄、能勢電鉄、神戸電鉄）、バス事業者8（尼崎市交通局、伊丹市交通局、阪急バス、阪神電鉄バス、神姫バス、阪急田園バス、大阪空港バス、猪名川町ふれあいバス）が営業を行っており、輻輳した路線網を形成している。

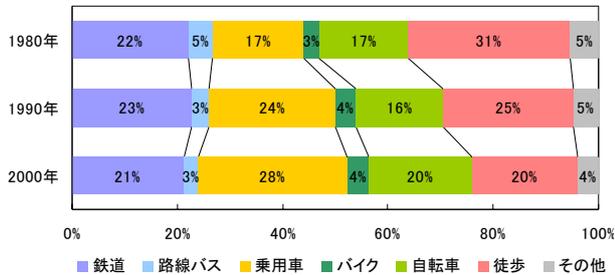
これは、過去の様々な経緯より形成されてきたものであるが、JR西日本・阪急電鉄・阪神電鉄の各線を軸に、公営バスと民営バスがネットワークを構成、バス路線については、自市域内を中心にした公営バスと、やや広域を結ぶ民営バスという路線網になっている（図-1）。



このように、阪神都市圏は、公共交通の比較的発達した地域であるが、近年は、公共交通の利用が減少してきている。ここ数年、バスロケーションシステムや交通ICカードが一部の地域で導入されるなど、個々の事業者に

よる努力は続けられているものの、公共交通同士が競合する区間もあり、地域全体としてみると、自動車から公共交通への転換に結びついていないと考えられる。

京阪神都市圏パーソントリップ調査からも、阪神都市圏の代表交通手段別構成比において、乗用車の分担率が増加傾向にあることがわかる。また、自転車の分担率も増加している（図一2）。



図一2 阪神都市圏の代表交通手段別構成比の推移

(2) 利用者からみた公共交通の問題点

このような阪神都市圏の公共交通ネットワークを利用者側からみた場合、次のような問題点があるといえる。

- 複数の事業者が路線網を形成しているため、地域としてのバスネットワークがわかりにくい
- 鉄道との連携を含めたバスネットワークが、必ずしも利用の実態に合っていないケースがある
- 路線や運行ダイヤ等の情報提供が事業者ごとに行われ、乗り継ぎ情報等がわかりにくい
- 駅でバスに乗り継ごうとする場合、自分の目的地へ行くバスの系統・乗り場がわかりにくい
- 同一箇所でも事業者ごとにバス停名が異なったり、バス路線の交差する箇所に停留所がないなど、バス同士の乗り継ぎが不便なケースがある
- 運賃体系や運賃収受システムが事業者ごとに異なり、乗り継ぐ際に初乗り運賃が課される

これらの問題の解決には、バスネットワークの再編やバス情報の一元的な提供、地域としての一体的な運賃体系への改変など、ハード・ソフトの両面から、様々な施策の実現が必要であるが、これらは、簡単に実現できるものばかりではない。そこで、早期に実施可能で効果の高いソフト施策から取り組むという観点から、利用者への一元的な情報提供の必要性に着目し、阪神都市圏広域バスマップの検討を行うこととなった。

3. 阪神都市圏広域バスマップの作成

前述のように、阪神都市圏の公共交通の利用促進を図るためのソフト施策の第一歩として、協議会では、他都市圏の事例等を調査検討した上で、阪神都市圏広域バスマップ（以下、「バスマップ」という）を作成した。

実際の検討にあたっては、2006年3月に5,000部のサンプル版を作成・配布、アンケート調査によってバスマップに対する利用者の意見を聴取した。

このアンケートでサンプル版は概ね好評価を得たが、回答者の約4割が高齢者であった。このことは、バスが高齢者の交通手段として重要な役割を担うという点で着目しておく必要がある。

バスマップの特徴は、次のとおりである。

- A1判折りたたみ式とし、国土地理院の地形図をトレースした地図をベースに、地理情報を反映
- 表面にバス路線図を、裏面に主要バスターミナルの乗り場情報と、ターミナル別バス系統別行き先・ルート情報等を掲載
- 路線図は、事業者別に異なる色で路線を表示するとともに、昼間時の1時間当たり運行本数を目安に3段階の太さで表現
- 路線図には、バス停、バス系統番号、バスターミナルをすべて表記し、地域の施設（公共施設、病院、学校、主な商業施設など）も表記



図一3 阪神都市圏広域バスマップ
(左：表紙 右：マップ面抜粋)



図一4 阪神都市圏広域バスマップ路線図（拡大）



図-6 バスマップブログの画面

4. 公共交通利用促進に向けた今後の取り組み施策

バスマップは、幸い好評であるが、これだけで阪神都市圏の公共交通の利用促進が図れるとはいえない。

協議会では、ネットワークに関する施策、情報提供に関する施策、運賃システムに関する施策が必要という観点から、下記に挙げる施策の提案・問題提起を行い、先進事例の調査・研究も含め、議論を重ねている。

- (1) ネットワークに関する施策
 - a) バス停の名称変更・名称統一
 - b) バス停の共用・統合
 - c) 地域で統一されたバス系統番号のルール化
 - d) 鉄道とバスとの結節点の整備
 - e) 自転車との連携
 - f) 地域としてのバスネットワークの再編
 - g) 大規模商業施設等と連携したバス停・ターミナルの整備
- (2) 情報提供システムに関する施策
 - a) 交通結節点（駅等）におけるバス情報統合案内システムの導入（図-7）
 - b) 一元化されたバス情報提供WEBシステムの導入
- (3) 運賃システムに関する施策
 - a) 阪神都市圏共通ICカードの導入
 - b) 乗り継ぎ割引システムの導入

バス種別	バス名	バス種別	バス名	料 金
【新橋バス】のりば	1 1 1 すみれが丘東行き (すみれが丘一丁目経由)	1 1 1	210円	210円
	1 1 2 山口営業所前行き (有馬(有馬温泉)経由)	1 1 2	150円～520円	
	1 1 3 西宮高原(1)の場行き (西宮高原(1)の場・有馬駅前経由)	1 1 3	150円～380円	
	1 1 4 山口営業所前行き (有馬(有馬温泉)経由)	1 1 4	150円～520円	
	1 1 5 山口営業所前行き (有馬駅前経由)	1 1 5	150円～520円	
	1 1 6 観光ゴルフ場行き (西宮名塩駅)経由)	1 1 6	150円～380円	
	1 1 7 山口営業所前行き (西宮名塩駅・北六甲台センター前)経由)	1 1 7	150円～520円	
	1 1 8 山口営業所前行き (西宮名塩駅・北六甲台センター前)経由)	1 1 8	150円～520円	
	1 1 9 山口営業所前行き (西宮名塩駅・鎌倉駅)経由)	1 1 9	150円～520円	
	1 1 10 有馬(有馬温泉)行き (西宮名塩駅・鎌倉駅)経由)	1 1 10	150円～520円	
【阪神圏バス】のりば	1 1 1 東灘行き (西谷支所前)経由)	1 1 1	210円～610円	
	1 1 2 渡辺行き (大塚塚2の場・西谷支所前)経由)	1 1 2	210円～710円	
	1 1 3 渡辺行き (大塚塚2の場・西谷支所前)経由)	1 1 3	210円～710円	
	1 1 4 渡辺行き (西谷支所前)経由)	1 1 4	210円～390円	
【阪神圏バス・阪神バス】のりば	1 1 1 阪神甲子園・橋屋浜行き (宝塚市立南沢前)経由)	1 1 1	210円	
	1 1 2 宝塚市立病院前・安倉南一丁目・金井町行き	1 1 2	210円	
	1 1 3 尼崎浜田車庫前行き (宝塚市立南沢前)経由)	1 1 3	210円	
	1 1 4 阪神尼崎行き (総合福祉センター前)経由)	1 1 4	210円	
	1 1 5 尼崎浜田車庫前行き (総合福祉センター前)経由)	1 1 5	210円	
	1 1 6 高洲行き (総合福祉センター前)経由)	1 1 6	210円	

図-5 バスマップ裏面のバス乗り場情報（一部）

サンプル版に対する意見をふまえて、協議会を通じて検討・修正を加え、2007年3月に改訂版45,000部を発行し、阪神間の主要鉄道駅（JR西日本、阪急電鉄、阪神電気鉄道、能勢電鉄）と市役所等で無料配布した。

バスマップ改訂版は、極めて好評であり、利用者のみならず、鉄道会社・バス会社の職員からも利用者からの質問等への回答に適している、との評価を得ている。

また、紙版バスマップとあわせ、(特)宝塚NPOセンターが中心となって、WEB版バスマップ及びバスマップブログ「バスでおでかけバスマップブログ」を作成した (<http://www.hmpo.comsapo.net/busmap/>)。

紙版バスマップは、情報量が限られるうえ、配付範囲も限定的にならざるを得ないが、WEB版バスマップ及びバスマップブログでは、バス停、バス路線等の情報はもちろんのこと、バス停付近の地域情報をWEB上で発信する仕組みを構築することにより、地域主導でバス利用者にとって利用しやすいバスマップをめざしている。



図-7 交通結節点における情報案内板のイメージ

5. 今後の課題

(1) バスマップの課題

バスは、鉄道と異なり、ダイヤ変更や停留所の改変、系統の変更等が頻繁に行われるため、常に最新情報を反映させていくことが必要である。したがって、事業者から適時これらの情報を受け取り、適切な時期に改訂することが求められる。

一方、今回のバスマップは国土交通省の「公共交通活性化総合プログラム」も一部活用して制作したが、今後の改訂版発行については、改訂作業と印刷費用の負担、配布・販売方法等多くの課題が山積している。

したがって、公共財としてのバスマップの位置づけを明確にした上で、協議会構成員である地方自治体や交通事業者等の協力を得ながら、バスマップを継続していくことが必要となる。

(2) 今後の取り組み施策の実現に向けた課題

a) 利用者の視点からの施策実施

事業者や行政の視点からの施策ではなく、利用者の視点からの施策実施に向け、利用者の意見・要望を積極的に汲み上げていく必要がある。高齢者等を含む、利用者に対する使いやすさの配慮も不可欠である。

b) 関係する事業者・行政の連携

・ 複数の交通手段・複数の交通事業者間の連携

阪神都市圏では、単独の事業者が施策を実施するより、複数の事業者が連携して施策を実施することが重要である。個々の交通事業者の利害を越えて連携することで、新たな公共交通の需要創出を図る必要がある。

・ 地域全体での取り組み・行政間の連携

広域的な視野に立つ地域全体の取り組みが必要であり、行政と行政の連携（隣接市町間の連携や県と市町の連携、国を含む連携）も求められる。

・ 行政と事業者の連携

行政の民間事業への関与は難しい課題であるが、都市の公共交通が危機的状況にあるとの認識に立って適切な補助を行いつつ、地域全体の交通のあり方についてビジョンを示し、事業者との連携を図ることが必要である。

これからの公共交通の重要性を認めて支援していくという行政としての明確な意思表示、また今回のような協議会の設置により、行政・事業者を含む様々な連携やコミュニケーションの場を提供とするという支援もある。

c) 可能な施策から検討・実施していくという姿勢

複数の交通事業者が協力してバス・鉄道による利便性・効率性の高いネットワークを構成し、利用者の立場に立った交通サービスが提供されることが理想であるが、実現のためには解決すべき課題も多い。まず「できることから、順に実施していく」という積極的な取り組みの

姿勢が重要である。

d) ハード・ソフト両面の一体的な取り組み

バス停留所や交通結節点の整備といったハード面の施策とあわせ、路線再編や利用者使いやすい運行情報の提供等のソフト施策が一体的に展開される必要がある。

e) 複合的な施策実施の取り組み

単独で施策を実施するより、複数の施策を同時に、あるいは並行して総合的に実施した方が効果的である。

商業活性化との連携、地域の生活機能を持たせた市民 IC カードと交通 IC カードの融合、福祉施策との連携など、複合的な分野の施策との連携強化が望まれる。

f) わかりやすく効率的・効果的な広報活動

利便性の高い新たな施策を導入・展開しても、広報が不十分なため、利用促進につながっていないケースも見られる。交通事業者と行政、利用者（市民）が一体となった、わかりやすく果敢な広報の検討が必要である。

g) 実際の施策実施に当たっての調整・協議

実際の施策実施にあたっては、事業者及び行政を含めた調整会議を開催し、総論的対応から、個別の課題ごとに改善の是非・対応の可能性・費用負担、補助適用の可能性などを検討するための調整・協議の場の設置を行う必要がある。

バス路線再編や地域 IC カード等、複数事業者の足並みの調整・検討が必要なケースについては、各事業者が置かれている状況を具体的に把握し、導入までの体制整備やスケジュールについて調整・協議を行う必要がある。

ハード整備に関する費用負担だけでなく、適切な維持管理体制の構築と費用負担の検討も欠かせない。

6. おわりに

公共交通は、地域にとってなくてはならないインフラである。移動のためだけでなく、地域の安全・安心、地域の魅力の確保の面で大きな役割をもつものであり、公共交通は公共財である、という認識が求められる。

阪神都市圏のように、複数の交通事業者が存在し、輻輳したネットワークを形成するエリアにおいて、公共交通の利用促進に向けて地域が一体となった施策を実施していくためには、実施主体や人的ネットワーク、費用負担等の解決が不可欠となる。

阪神都市圏はまだ一部で人口の増加が見られるなど、地方都市に比べると、公共交通にとっては比較的恵まれた環境にあるといえる。しかしながら、まだ多少とも経営的な余裕のあるうちに、危機意識を共有し、将来を見据えた議論を行い、事業者や行政、利用者が一体となって、公共交通利用促進に向けた有効な施策を実現していくことが必要であり、今後とも検討を積み重ねていきたいと考えている。