

IV-19

いわき地域におけるコミュニティバスの社会実験について

国土交通省磐城国道工事事務所 表康弘 駒木根光雄 橋本幸雄

1. はじめに

近年の、自動車交通の増加により、路線バスなどの公共交通の利用者減少、排ガスの増加や交通渋滞による都市交通の環境悪化など、都市交通の課題として環境負荷の軽減への取り組みが重要となっている。

また、中心市街地で失われたコミュニティの回復に向けて、高齢者をはじめ誰でもが安心して行動できる環境づくりを支援する観点から、公共交通運行上の支援方策及び利用者への支援方策を検討したものである。

2. いわき都市圏の交通需要特性

いわき市は昭和41年の市町村合併により多極分散型の都市構造を形成しており、他都市圏に比べ自動車利用の割合が高く、特に通勤・業務目的で自動車を利用している割合が高い。

公共交通利用者は、平成8年には昭和45年の利用者(約150万人)の約2割まで減少し、今後も減少傾向が続くと思われる。

3. いわき都市圏におけるバス利用者促進方策

公共交通はとりわけ交通弱者へのモビリティの提供において欠かせない施策であるとともに、自動車の代替えとして有効な交通手段であり、市街地の良好な歩行空間の形成にも資することから、いわき都市圏の交通計画に対して極めて重要な役割を担うと位置づけられる。

いわき市内のバス交通の役割として鉄道不便地区の解消や高齢者・交通弱者へのサービスと利用者を勧誘して、平地区を中心とするコミュニティバスの運行ルートとして、以下の3パターンが考えられる。

ルート設定の主旨	運 行 ル ー ト 選 定 の 基 本 方 針
中心市街地循環 ●中心市街地活性化支援	○いわき駅前の商業エリアを循環するバスルートを選定する。 ○利用者の経由希望が高い公共施設や主要施設との連絡する。
病院循環 ●医療施設へのアクセス向上 (駅～病院～駅)	○高齢者等の交通弱者に対する福祉サービスの充実。 ○病院利用者の要望を踏まえ、駅との連絡するとともに、病院正面玄関への乗り入れによりドア・ツー・ドア性を高める。
団地ミニバス ●交通不便地区の解消中心 (中心市街地～周辺住宅団地)	○いわき駅を中心とする5km圏内の交通不便地区の解消を図る。 ○団地内はフリー乗降車としドア・ツー・ドア性を高めることにより、既存の路線バスにないきめ細かいサービスを提供する。

3. 社会実験の概要

いわき市平、内郷地区の住民アンケート結果より、要望の多かった「周辺団地からのコミュニティバス」を市、県、商工会議所、団地自治会と連携して実験運行し、この実験を通じて公共交通の利用促進に関する意識の向上を図るとともに、交通不便地区の解消による潜在バス需要の掘り起こし、また中心市街地の活性化を目的に、中心市街地と郊外の明治団地を結ぶ循環バスの実感運行を下記のとおり行った。

①運行区間：いわき駅～中心市街地郊外の住宅団地

②実験期間：平成12年11月1日～12月末日(2ヶ月)

③バス運行：9:00～17:00(1日の運行本数往復33本) 運行間隔平均約30分

④利用料金：中心市街地循環区間 １００円、中心市街地から郊外団地区間 １６０円～１９０円

⑤バス車輛：回送車輛（大型・中型・小型各種車輛）を使用

⑥バス利用客数：実験期間中の平均利用者客数 １日６４人

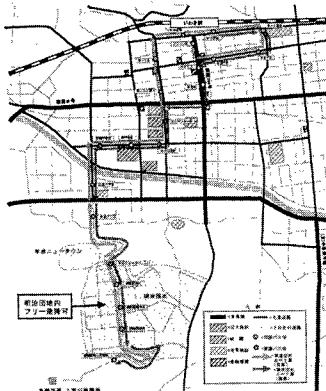


図-1 社会実験運行ルート



社会実験用低床バス

4. 実験運行の評価

①乗降客数の特性

- いわき駅前発および団地前発とも総乗車客数の７割前後を女性が占めた。
- 運行実験の時間帯を反映し、平日利用者は一般成人と高齢者が同程度であった。
- いわき駅前発のバスでは、休日には中高校生の利用も１５％に及び低年齢層の需要が確認できた。

②実験運行期間中の問題・課題

- バス停の配置の見直し：停車車輛により仮説バス停前に停止できない状況があり、ルート見直しの要望があった。
- バスの定時性確保：回送バスを利用しているために、市内道路の渋滞により土・日を中心に予定どおり運行できない車輛があった。
- 中心市街地間利用促進：交通不便地区の解消と合わせて、中心市街地循環区間を設定したが、PR不足から利用者が少なかった。

③実際の利用状況からみた評価

- 交通不便地区からのバス利用者（片道）として当初想定した値（９０人）に対して実績値は７割であった。
- 今回の実験運行は、運行時間帯が通勤・通学時間帯をカバーしていないにもかかわらず、実際の利用が当初想定した７割に達したことは、明治団地住民をはじめ、日頃から自家用車利用ではない方の足として、あいバスが有効に利用されたものと評価される。
- 実験の結果、交通不便地区（明治団地および小島地区）において１日当たり１００人前後の利用があることが分かり、潜在的なバス需要の掘り起こし効果はあったものと評価できる。

5. おわりに

今回の実験により、地域住民においてバスの果たす役割の重要性に変わることはないが、間近に迫った規制緩和の実施により、バス事業者間の競争が進み、交通弱者や過疎地域ではますます厳しい状況に置かれることが考えられる。そうした状況の中、行政と事業者が一体となって、地域のニーズに応じたより良い公共交通システムの実現と地域社会への支援策について考えていく必要がある。