

高崎市域における路線バスの利用促進と公共交通相互の連携に向けた研究

経済学部 教授 大島 登志彦

1. 高崎市内の路線バスの概要と課題

高崎市内を走るバスは、以下の3タイプが運行されている。

- [1]高崎駅を起点に前橋や渋川、旧箕郷・榛名町などを結ぶ一般路線バス（バス事業者が運行）
 - [2]中山間地域で廃止代替バスとしてスタートした委託路線
 - [3]市内循環バス「ぐるりん」
- （「よいバス」と「はるバス」は、[2]と[3]の中間的性格）

この研究では、高崎市内の路線バスの利用促進と活性化、そのための市民や観光客向けの適正な資料作成や広報のあり方などの提案を目的とした。また、高崎市には、従前から観音山や榛名湖・神社等、観光資源が豊富だったが、昨今長野堰が世界灌漑遺産に、上野三碑が世界の記憶に登録されるなど、今後観光二次交通のあり方も課題となっている。それらについて、高崎市交通政策課と連携・懇談等を重ねるとともに、高崎市で参照・導入できそうなバス県外自治体の運行情報を、視察乗車も含めて調査した。

2. 資料収集と視察のための出張

高崎市で参考でき、かつユニークな事例と思われる各種のバス事情のフィールド調査先とその主要考察事項を以下にまとめる。

(1) 信濃大町周辺のバス事情（7月26日）

- ・観光周遊バス「ぐるりん号」（シーズンのみ運行で回数些少）
- ・池田町の自家用有償バス（周辺町の各駅に連絡して便利）
- ・北アルプス国際芸術祭開催中の土休日運行乗合タクシー

(2) 那須塩原市・那須町（9月1日）

- ・路線バスと観光循環バス、予約ワゴン、定時デマンドバスの混在
- ・高額な路線バスの運賃緩和政策=ホテルが往復の運賃を負担

(3) 秋山郷（津南町・栄村）と柏崎市（9月3～4日）

- ・飯山-切明間秋山郷観光シャトルバスと栄村休日デマンド交通
- ・柏崎市内循環バスと広域バス（自主路線・委託路線が混在）

- (4) 飯山・須坂市や高山村の各種バス事情（10月13～14日）
 - ・飯山市内の乗合タクシー
 - ・須坂市・高山村のバス事情（自主路線・委託路線の適正乗継）

- (5) 兵庫県内の観光交通や交通遺産など（11月10～12日）
 - ・六甲山の登山索道や山頂バスの効果的運行が考察
 - ・姫路市のモノレール遺産と現役の周遊ボンネットバス

- (6) 東北地方（1月18～20日、福島・岩手県内）
 - ・白河市：ボンネットバスによる市内循環
 - ・一関市：花泉地区の曜日毎巡回バス（複雑で分かり難い）
 - ・奥州市中山間地域のバス事情（定時のデマンドとタクシーバス）

- (7) 神奈川県西部（2月19～20日、デマンドやタクシーがバスを補完）
 - ・秦野市:公共交通マイスターによる交通計画
 - ・中井町:随時デマンドに時刻提示方式を導入

- (8) 長和町と塩尻・松本市（2月22～23日）
 - ・長和町：自家用有償方式でスクール兼用、町内に中学校なし
 - ・塩尻市：町内をくまなくコミュニティバスが網羅
 - ・松本市西部：本数は些少だがバスが有効に機能

- (9) 京都・大阪市の都市交通の変遷（3月3～5日）
 - ・京都市内の保存鉄道事情（京都鉄道博物館、市電の動態保存）
 - ・大阪市内8箇所の市営渡船交通を視察
（橋が近接しても運賃無料で有益に機能、15～40分毎運行）

3. 調査事例からの考察と群馬県内・高崎市での応用

群馬は観光二次交通が極めて貧しいことが、改めて認識された。その要因は、県民成人の移動が自家用車一辺倒でバスへの認識が極めて乏しいことが考察される。今年度の研究では、研究者が主導で進められる部分の研究として、昨年度からの継続部分もあるが、以下の(1)で市内の路線バス全体（上記の[1]グループ）の考察、(2)で[2]グループの路線実態と課題及び改善提案など、(3)では、生活路線バスに加えて、観光二次交通の考察事項を記述した。

- (1) 高崎市内の路線バスの全般的課題と事例考察

上記[1]グループの一般路線バスについては、4社で運行されるので、運行が概して非効率で、時刻表等の情報資料の連携も弱い。今後バス事業者4社が連携して路線や運行時刻を検討し、「ぐるりん」各路線とも協調したダイヤを組むことが要望される。

(2) 民営バスの撤退にあわせてスタートした中山間地域

廃止代替の委託路線[2]グループの路線は、開始以降十数年間大きな再編や見直しがないまま、利用者の減少が続いている。そのため、早期の再編が必要なことや、距離制運賃のため、「ぐるりん」に比べて割高なことが、利用の低迷に繋がっていることを提案していく。今年度は、次の2路線について、重点的に調査して、改善提案を行なった。

・箕郷地区の3路線（駒寄・はるな郷、渋川方面）

上記[1]に含まれる幹線ルートとの接続改善が要求される。とりわけ、渋川方面路線は、渋川の学校や病院に向かう高齢者や高校生の利用が多いので、バス車両の大型化と、帰路の足として、昼頃に渋川発の便の設定を要望した（午前外来の終了や試験中の下校）。また、駒寄・はるな郷方面は、利用が極端に減少していることや、「ぐるりん」などと一部並行するので、両者を統合して再編するのが効果的と考える。また、日中の時間帯は、デマンド運行も視野に入れて検討する必要があるだろう。

・東吾妻連絡ルート（権田-大戸で原町方面連絡-浅間隠温泉郷間）

これまで、筆者は倉渕地域などの交通不便性と高額となるバス運賃の高校生への一部補助などを提唱してきた。そのなかで、高崎市は、高齢者バス運賃補助や遠距離通学高校生補助などの制度を、県内では先駆的に導入した。

今年度、当路線の将来展望の一環として、利用者は極端に減少してきたが、高崎市（榛名・倉渕地域）から吾妻中央高校（中之条町）への通学の足を確保する意義が大きいことを確認し、当路線で次の施策が導入された（筆者が提案して東吾妻町で実施）。

・高校生の運賃軽減を提案：2017年4月から割引率の高いバスカードが適用され、高額な運賃負担が若干軽減された。

・東吾妻町で高校生のバス利用に対する通学補助（2018～実施）

・権田でのバス接続改善：群馬バスに対して、接続改善と室田-権田間の回送便を実車扱いにして、室田地域からも吾妻方面への通学可能なダイヤ設定を要望

(3) 観光二次交通の考察

これに関して、多角的に考察しユニークな数事例のフィールド調査を重ねた。高崎市内・群馬県内の観光スポットへの総合考察には至らなかったが、この研究の知見を全国的な観光と交通の歴史的傾向を以下の論文にまとめることができた。

・「観光地における路線バスの意義・役割とその変遷」『観光地への公共交通アクセスの変遷と役割、効果に関する調査研究』（2017年、日本交通政策研究会）