

盛岡市(岩手県):松園地区ゾーンバスシステム

基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎシステム

人口	300,746 人	モード	路線バス
面積	886.47 km ²	法令	道路運送法 第4条
人口 密度	339.26 人/ km ²	運営 主体	岩手県 交通



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【道路交通渋滞】【公共交通の利用者減少】

- 盛岡市では、郊外から都市中央部へのマイカー通勤者の増大で、朝夕の交通渋滞が激しさを増し、バスの走行環境が悪化、さらにバス利用者が減少するという悪循環に陥っていた。

活用メニュー(制度・協議会等)

【オムニバスタウン整備費総合事業】

- 平成12年2月、盛岡市は国からオムニバスタウン計画の地域指定を受け、平成11～15年度を実施期間とした。
- オムニバスタウン計画として、ゾーンバスの実証運行を市が主体となり国庫補助を受けて実施した。その他ミニバスターミナル整備、バスロケーションシステム整備、ハイグレードバス整備はバス協会が事業主体となり、国・県・市の補助を受けて実施した。

■ 実現したサービス

サービス内容

【ゾーンバスシステム】

【乗継運賃】

- オムニバスタウン計画の中心に、「ゾーンバスシステム」の導入がある。これは、主に住宅地を運行する支線バスと市中心部へ向かう基幹バスから成り立ち、途中に設置するミニバスターミナルで乗り換えるシステムである。市内の松園地区において最初に導入された
- 松園地区では支線バスとして6ルートを設定したほか、途中停留所からの利用者に対応するため途中始発を設定した。
- 利用者の乗り継ぎのデメリット感を緩和するため乗り継ぎ割引運賃を設定した。
- 基幹バス区間の速達性と定時性を高めるため、市道に設置されていたバス専用レーンを延伸した。
- 都心部では循環バス「でんでんむし」を設定して、盛岡駅を起点とした5つの中心商店街を結ぶ循環路線を設定した。
- ゾーンバスシステムは、松園地区に続き、都南地区や青山地区に展開された。

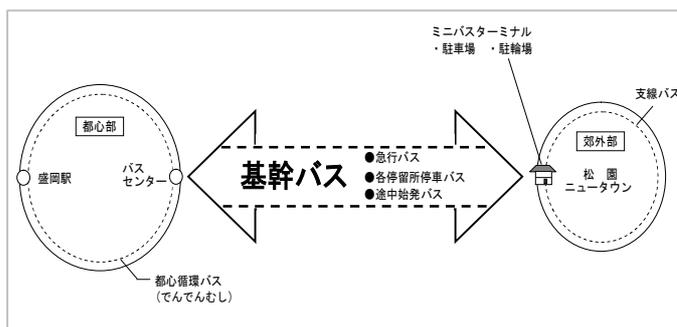


図. ゾーンバスの仕組み(松園地区)

技術

【公共車両優先システム(PTPS)】【バスロケーションシステム】

- ゾーンバスシステム導入に合わせ、公共車両優先システム(PTPS)やバスロケーションシステムを導入した。
- PTPSの導入に当たっては、警察の協力を得た。
- バスロケーションシステムは、都心ターミナル、ミニバスターミナル、ハイグレードバス停、鉄道とバスの乗り継ぎ駅、病院などに設置した。

■ 効果と負担

効果

【利用者数の維持】【時間短縮】

- ・ オムニバスタウンの導入後の盛岡市のバス利用者数は、下げ止まりの傾向を示している。
- ・ 所要時間約 30 分の松園から都心部のルートで、ゾーンバスの実施、バスレーンの延長、急行便の設定等で約 5 分短縮が実現した。

負担

【市町村負担】

- ・ ゾーンバスシステム全体にかかった費用は 5 年間で約 16 億円であった。このうち市が約 6 億円を負担している。
- ・ 内訳では、実証運行の経費、バスロケーションシステム・ミニターミナル整備費等が多い。

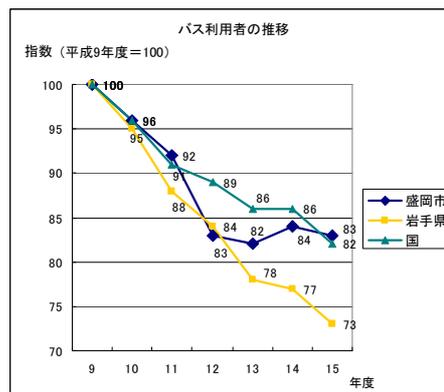


図. バス利用者の推移

■ プロセスと調整

行政の懇話会開催と実務レベル会議実施

【プロセス:体制構築】

- ・ オムニバスタウン計画の遂行に当たって各種市民団体の代表、業界団体の代表、学識経験者、公募による一般市民および行政機関をメンバーとする懇話会を開催し、その場において現状と課題分析、施策の検討、計画の進め方の検討、目標の設定などが行われた。
- ・ 上記に合わせ、市の内部および懇話会参加の各機関から実務担当者レベルが定期的に集まり、具体的な問題や懇話会に諮る内容を検討する場が設定されていた。

運行開始後のフォローアップ

【プロセス:フォローアップ】

- ・ 松園地区では、盛岡市と岩手県交通は運行開始後も利用状況をきめ細かくフォローアップし、2ヶ月後と5ヶ月後にダイヤ改正を実施した。当初は利用者からの接続の悪さなどに対して苦情が多く出たが、ダイヤ改正によって急減していった。

バス事業者との調整

【調整:対事業者】

- ・ オムニバスタウン事業の実施に当たって、市はバス事業者と直接協議を行わず、バス協会と協議を行った。バス事業者間の利害調整等はバス協会に依頼した。

■ 創意工夫・知見・教訓

市全体の渋滞対策としての位置づけ

【知見:政策の位置づけ方】

- ・ 盛岡市では、バス路線再編を一事業者への支援ではなく、すでに社会問題化していた市全体の渋滞対策として位置づけた。もともと市が率先垂範して時差通勤などの施策を実施していたことから、新たな施策について議会などの理解を得られやすい素地があった。また道路を作るだけでは渋滞の問題は解決しないとの論調が議会やマスコミで共有された。

ゾーンバスシステム単独では成功しない

【教訓:他施策との合わせ技が必要】

- ・ 松園地区でのゾーンバスシステムは利用者が増加したが、その他の地区では必ずしも利用者増に結びついていない。これは松園地区ではバス専用レーンと組み合わせられたのに対して他ではそれができなかったことがひとつの要因である。ゾーンバスシステム単独では成功は困難であり、他施策との合わせ技が必要である。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：盛岡市建設部交通政策課 電話 019-651-4111

参考 URL：盛岡市オムニバスタウン <http://www.city.morioka.iwate.jp/08kensetu/rkeikaku/tdm/index.html>

もりおかの オムニバスタウン計画

オムニバスタウンとは・・・
(Omni-bus town)

乗合バスの語源で、もともとは「何の御用にも役立つ」という意味。フランスの乗合馬車発着所になっていた雑居屋の看板にこう書かれていたことになみず。現代においては、地域の足・まちづくり・環境問題等の多様な社会的課題の解決の御用に役立つ」という意義が込められています。



安全
誤差や事故のない
安全で移動しやすいまち
人々が強き集えるまち

環境
排気ガスの少ないまち
空気のきれいなまち

人にやさしい
すべての人が利用しやすい
バスが走るまち

盛岡市

オムニバスタウン

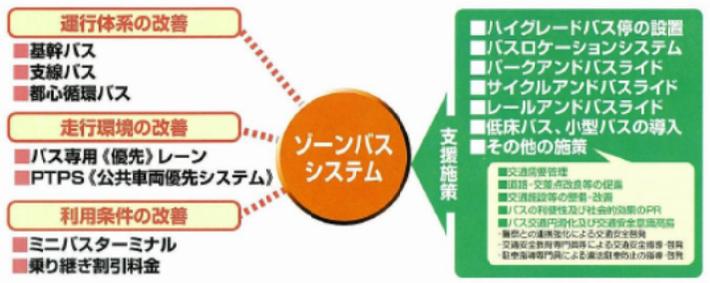
盛岡市では、朝夕の交通渋滞が年々ひどくなり、バスの走行環境などがますます悪化しています。

これは近年マイカーなどの自動車の増加が著しく、ベッドタウン化の進む郊外部への人口流動とそれに伴うマイカーによる通勤者の増大が原因となっています。また、市内の主要道路が典型的な都心放射型の形態となっていることや都心部では3つの河川が合流し橋を渡って移動するという地理条件も混雑の背景にあります。

急速なマイカー普及や都市構造の変化に対応して、多大な費用と時間を要する道路整備だけでは、交通問題の解決には限界があります。また、大気汚染などの環境問題や高齢化の進展に伴う交通弱者への配慮などの社会要請への対応が急務となっています。

こうしたことから、盛岡市では交通需要管理(TDM)を行い、自動車交通を抑制するとともに、バスの利用促進を通じて、交通渋滞の緩和等快適なまちづくりを行うため、オムニバスタウン計画を作成しました。盛岡市オムニバスタウン計画の施策体系は、ゾーンバスシステムと各種の支援施策との組み合わせから成り立っています。

盛岡市オムニバスタウン計画の施策体系



支援施策

盛岡都心循環バス

●「でんでん丸」の愛称で親しまれ、人にやさしい循環バスで運行



小型ノンステップバス

●狭い支線ルートに導入



パークアンドバスライド

郊外の住宅から車で最寄りの駐車場まで行き、バスに乗り換えて、都心の中心部まで移動する交通形態です。また同様に、自転車を駐輪場に置いてバスに乗り換えることを**サイクルアンドバスライド**、鉄道とバスを乗り継ぐことを**レールアンドバスライド**といいます。



ゾーンバスシステムのイメージ図

盛岡市オムニバスタウン計画の中心となるシステムです。郊外部と都心部を急行バスなどの基幹バスで結び、郊外部は支線バスを循環運行させます。基幹バスや支線バスへの乗り換えはミニバスターミナル等で行い、都心部の主要地点まで乗客をスムーズに運送し、また住宅街をきめ細かくバスを運行させることでバスの利便性を高めようとするものです。ゾーンバスシステムを円滑にするためにさまざまな支援施策と組み合わせてバス利用のサービス向上を図ります。

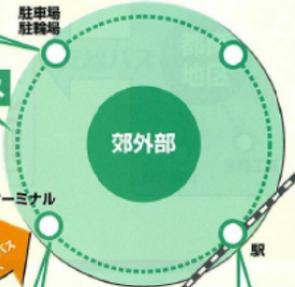
ハイグレードバス停の設置

上層やベンチなどをそなえており、利用者の快適性、利便性、安全性が向上します。



駐車場・駐輪場

支線バス



都心循環バス (でんでんむし)



バス専用レーン・PTPS
 ● 急行バス
 ● 急行特別乗車バス
 ● 急行特急バス



バスターミナル

バスロケーションシステムの設置

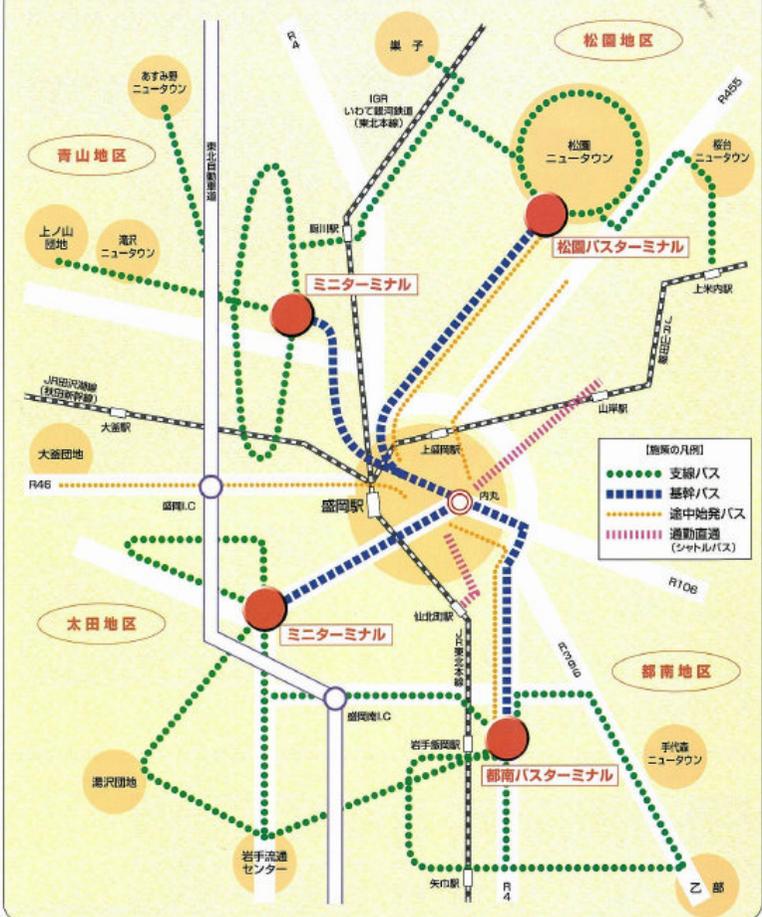
バスの運行状況をコンピューターで管理し、駅やミニバスターミナル、主要なバス停等で乗り継ぎバスの接近案内などをさまざまな情報提供するシステムです。また、パソコンや携帯電話からも情報を照会することができます。



レールアンドバスライド

鉄道駅とバスを利用する交通形態を、レールアンドバスライドといいます。

基本構想概念図



出典：盛岡市