

第5回全国バスマップサミット in 広島 開催

■ RACDA が発行する「おもてなし公共交通マップ」など公共交通案内地図（バスマップ）を全国各地で作成している団体・個人が集まり、意見交換、また今後の活動の展開・協力方針について議論する全国バスマップサミットが去る10月13日～14日に広島市で開催された。身近な公共交通・バスを見直し、バスを利用するための情報を提供しようとしたバスマップ作成の輪は広がり、今回も北は札幌、南は沖縄まで約50人が集まった。

■ 1日目の午後には参加者歓迎ツアーとして市内北部の住宅地のバス路線巡視が行なわれ（ウラ面に記事）、夜には「夜学」と称して学習会が開かれた。「夜学」講師となった交通ジャーナリストの鈴木文彦さんからは、バスを使うための様々な案内表示（駅での案内版、バス停での路線案内、バスに表示される行き先/経路）のくい違い（不統一）について各地の例を上げて説明があった。そこでは不親切な路線図や運賃表などが利用客からの苦情が無いためそのままになっている（会社側が気づいていない）点、バスの行き先とともに表示する系統番号を分かりやすくする—その町の人でなくても—の大切さなどが話された。

■ 2日目はひと班6人づつに分かれて



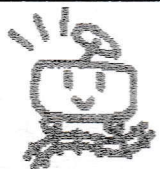
グループ討議では活発な発言が続ぎ、時間が足りないほどだった。

のワークショップ形式での討議が開かれ、「バスマップを作る」「バスマップをめぐる一連の動きをまとめた出版計画について」「バス待ち環境を考える」の3つのテーマについて議論された。3番目のテーマである「バス待ち環境」は RACDA が議題として持ち込んだもので、バスマップ作成の「次の段階」を見据えての提案だった。屋根もベンチも設置されていない「貧弱な」バス停がまだまだ沢山存在する現状が問題提起され、バス待ち環境整備の全国的な運動展開が提案された。それを受けてのワークショップ討議では各地域のコミュニティや企業が協力して停留所の清掃を行えないかなどの意見が出された。

■ 閉会を前に5つの方針からなるサミ

ット宣言が発表された。その中には「バスマップの作成を手がかりにして、バスの利用環境の向上のためとりくみを行なう」との1文が盛り込まれ、バスマップを作って売るだけでなく、個々のバス停や路線構成の見直しをし、改善に向けてそれぞれが動き出すことが確認された。（松田和也・田辺義博）

【LRT トピックス】 親しまれる会に！
○地元密着で吉備線の LRT 化推進の活動を行なう「JR 吉備線の路面電車（LRT）化早期実現の協力研究部会」（吉備線 LRT 部会）ができました。今年1月に岡山市長に提出された吉備線沿線での署名活動が発展したものです。RACDA の部会という扱いで活動のお手伝いをすることになりました。



「ボン・バス」に学ぶ路線バス生き残りのヒント

～バスマップサミットin広島 バス路線巡見から～



▲ ボン・バス乗務員の丁寧な接客には目を見張るものがあった。バス巡見の際の一コマ。(己斐峠入口にて)

RACDA かわら版連載コーナー
「ぼっけえ便利なバスマップ」の

小さな旅

■「マイカーをしのぐ安全性・利便性・快適性を備えること」

参加者歓迎巡見ツアーの最後に出会った「ボン・バス」に、これからの超高齢化社会の中で、地域社会の足として路線バスが生き残るためのヒントを見つけました。

■「ボン・バス」を運行する(株)エイチ・ディー西広島は、中国地方最大のバス会社である広島電鉄(広電)の100%子会社として1999年に設立されました。設立当初は、広電から移管されたJR・広電西広島駅と周辺の住宅団地を結ぶ路線のみを運行していましたが、沿線の宅地開発の進行や他の事業者からの路線譲渡を受けて路線網を拡大。現在では、市内中心部の紙屋町・八丁堀への直通路線も運行しています。

■ボン・バス沿線は、ほとんどが山を切り開いて造成された住宅団地。沿線住民が最寄りJR・広電西広島駅、そして市内中心部に出るためには、マイカーが必要不可欠です。加えて駅から住宅地を結ぶ道路の幅は狭く、バスがすれ違うのも一苦勞です。

■そんな厳しい状況下、ボン・バスが着実に利用客を増やしてきたのは、「地域密着の経営」を掲げ、「安全・便利・快適」なサービスを提供し続けているからです。

- ■特に今回の視察で素晴らしいと感じたのは、
- 以下の三点です。
- 1. 複数の路線が通るバス停では、1時間に8本以上の高頻度運行。終端でも1時間に2～4本の運行で、「待たずに乗れる」便数を確保しています。
- 2. ほとんどの車両が出入口の段差が少ないワンステップバス。出入口に段差がないノンステップバスも導入しています。
- 3. ドライバーは車両後部に名札を掲げ、道幅の狭い運行ルートの中でも周囲の交通に配慮した見事なハンドルさばきを見せていました。接客対応も親切・丁寧で、バス停発車・停車時のみならず、右左折や狭い道での離合時も、車内マイクを使ってバスの動きに合わせた乗客への案内を行っていました。
- ■土曜日の夕方、巡見ツアー一行を乗せて市内中心部の終点・八丁堀に到着したボン・バスを、多くの乗客が待っていました。程なく折り返したバスの座席はほぼ埋まり、立っている乗客もいました。
- ■「なぜ、これだけの利用者があるのか？」ボン・バスが沿線住民に選ばれている理由ははっきりしています。超高齢化社会を迎え、マイカーを使えない人々が年々増える将来の日本。マイカーでの自由自在な移動に慣れきった人々に、あえて路線バスを選んで乗ってもらうには「マイカーをしのぐ安全性・利便性・快適性を備えること」が必要不可欠です。
- ■「乗りたい時にはもうなかった。」という悲慘な結末を迎えないためにも、私達RACDAがバス事業者や行政と協力して出来ることはまだまだありそうです。(建部拓)

今月の☆★ できるバス・消えるバス

□のりば変更<岡山駅前(ドレミの街前)>

高速バスの発着回数増加に対応するために、9番のりばを高速バス10-2番のりばに変更します。このため岡電バス『西川(岡山駅前9番のりば)』停留所が駅寄りに移動します。

□徳島岡山エクスプレス号<運行会社変更>

中国JRバス・JR四国バス・徳島バスの3社での運行が、11月1日より中国JRバス・徳島バスの2社での運行に変更されます。運行時刻および本数に変更はありませんが、JR駅「みどりの窓口」での発券が出来なくなります。

11月の路線バスに関する変更の状況

□JR岡山駅改良工事<のりば変更・西口閉鎖>

現行のりばは閉鎖され、11月18日の始発列車より吉備・津山線のりばが13・14番のりばに変更されます。また同日から西口駅舎が完全閉鎖され、改札口・トイレとも使用が出来なくなります。

□JR岡山駅<室外機移設に伴う通路閉鎖>

11月5日深夜より「5番のりば」横に設置されている空調室外機の移設工事のため、東三線橋への通路が閉鎖されます。このため吉備・津山線(16・17番のりば)から新幹線へ乗り換えの場合、11月17日までは一旦地下通路から他線のホームを経由して橋上駅へ向かうようになります。18日からは13・14番のりば(新ホーム)から直接橋上駅へ上がることが出来ます。