

歴史的経緯から見る伊香保温泉のバスターミナルの課題

交通からまちづくりを考える会 前橋/共愛学園前橋国際大学 鈴木 伶
suzuki-r20@c.kyoai.ac.jp

はじめに

群馬県渋川市伊香保町は群馬県の中央部に位置しており、伊香保温泉を有するまちである。22km²の狭い町内には5会社15路線36系統もの路線バスが運行しており、バスターミナル（以下、BT）が4カ所存在している（図1）。一つの温泉街でBTが複数存在していることは、交通結節点として課題があるのではないかと考える。本研究は、伊香保温泉の交通の歴史的経緯をもとに、伊香保温泉のBTをはじめとする公共交通の課題を明らかにすることを目的とする。

1. 伊香保温泉の交通史

伊香保温泉は江戸時代に関所が設けられたほど交通の往来が激しかったところである。1910年に渋川-伊香保間の軌道が開通、1929年に榛名山へのケーブルカーが開通し、近代的な交通手段によって観光客の足が確保されてきた。1925年には渋川から伊香保への乗合バスが営業を開始し、その後路線網が拡大していった。バス利用者の増加に伴い、軌道は1956年末に廃止、ケーブルカーは1966年に廃止となった。

2. 伊香保温泉のバスの歴史

前節でまとめた交通史のなかでも、とりわけ路線バスに注目して歴史的事実をまとめる。紙幅の都合上、掲載の情報は限定的となってしまいが、本研究の目的であるBTの課題を明らかにするために、現状の交通体系となったきっかけや、関係する事項を中心に、表1に年表で整理した。

3. 伊香保温泉のバスターミナルの歴史

伊香保にバスが走り出した当初の起終点は「物間橋橋詰」で、長い間、ここでバスの乗降が行われていた。1959年には東武バス（以下、東武）がこの南にモータープールを設置した。1982年にモータープールは解体されたが同場所は関越交通のBTとして現在でも使用されている。

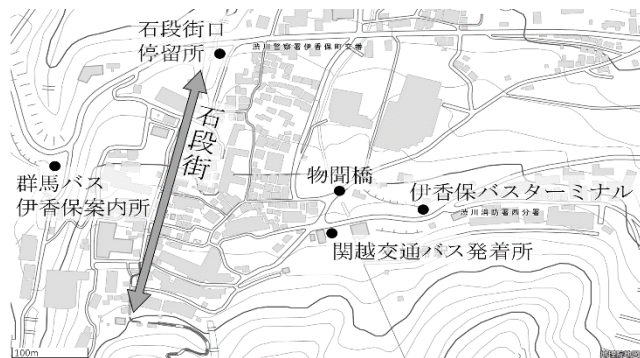


図1 伊香保温泉街BTの位置
(地理院地図を加工して筆者作成)

表1 伊香保のバス歴史年表

時期	こと
1925	渋川から伊香保へのバス通じる
1929	伊香保温泉自動車、伊香保-渋川運行開始
1936	伊香保温泉自動車、国鉄との連絡運輸開始
1941	伊香保温泉自動車、東武自動車と合併
1947	東武自動車、東武鉄道と合併、自動車局設置
1947	群馬バス、伊香保-榛名山湖間運行開始
1950年代	東武バス、伊香保から各所へ急行バス設定
1959	東武バス、モータープール設置
1964	東武バス、群馬バスと協定、ケーブル駅への路線運行開始
1965	群馬バス、営業所社屋新築
1982	東武バス、モータープール解体
1997	東武バス撤退、関越交通へ肩代わり
1999	JRバス関東、新宿への高速バス運行開始
2003	伊香保タウンバス運行開始

1947年には、物聞橋とは別に、温泉街西側のケーブルカー駅前に群馬バス（以下、群バス）がBTと同社の営業所を設置した。1964年10月には、東武が群バスと協定を結び、群バスBTに東武が乗り入れるようになった。その後、ケーブルカー廃止に伴い、停留所名を群バスは「伊香保営業所」へと、東武は「伊香保榛名口」へと変更した。鉄道の廃止と、その時の各社の状況によって、同一場所にも関わらず停留所名が異なる状態となった。

こうした状況のなか、伊香保のバス発着拠点を整備しようと、町営駐車場として利用されていた場所を伊香保町が伊香保BTとして整備、2006年から運用を開始した。しかし、群バスの一部路線はこのBTに乗り入れせず、伊香保温泉のバス発着拠点は一カ所に集約されなかった。

さらに2008年には、石段街の整備を行い、石段最下段に新たにバスロータリー「石段街口」停留所を整備した。

4. 考察

伊香保温泉のBTは、歴史的な経緯から以下の4つの問題点があると考えられる。

第一に、事業者によって発着地が分かれており、起終点が同一ではない点である。群バスは、東武BTとは離れた温泉街西側にBTを設置したため発着地が分散し、現在でも起終点が複数存在する状況になっている。

第二に、事業者によって運行経路が同一ではない点である。東武が群バスBTへ乗り入れるようになったが、群バスは東武BTに乗り入れはせず、運行経路が相互に同一にはならなかった。

第三に、同一場所にも関わらず事業者によって名称が異なる点である。ケーブル鉄道が廃止されたことに伴って停留所の名称を変更したが、2事業者は名称を統一しなかった。なお、同一場所にも関わらず、事業者によって停留所名称が異なるケースは伊香保温泉街内で複数確認できる。

第四に、BTが4つ存在しているにも関わらず、すべての系統が乗り入れるBTは存在しない点である。バス発着拠点を集約しようと、行政がBTを建設したものの、群バスの一部路線はここに乗り入れず、伊香保を発着するすべての路線が乗り入れるバスターミナルとはならなかった。

以上の問題点から、事業者を超えた協力が不足しており、足並みがそろっておらず、利用者の利便性を考慮していないユーザーファーストとなっていないことが課題として挙げられる。また、事業者と行政の連携も十分とは言えない。

おわりに

本研究は、現在の伊香保温泉の交通結節点における課題を、歴史的な側面から明らかにした。本研究で得られた成果は、利便性向上のために伊香保温泉のBTを整備していくうえで、基本的な課題を整理できたと考える。今後は、歴史的な側面だけでなく、実際の利用者が不便だと感じている点を明らかにし、交通結節点における課題解決のためにより詳細なデータを収集し、検証、検討することが課題である。

主要参考文献

伊香保町教育委員会、1970、『伊香保誌』伊香保町。

大島登志彦、2009、『群馬・路線バスの歴史と諸問題の研究』上毛新聞社。