

## 交通事業者の退出表明後、4ヶ月で独自の生活交通システム導入を実現【京都府綾部市】

地域の生活交通の大半を担っていた交通事業者が経営破たんし、管財人から「大幅な減便」と「従前の1.5～2倍の補助負担」を提案されたことから、市独自の生活交通システムの導入を決断。市民に対し、アンケート等で、市が置かれた状況を率直に説明して合意を得ながら、市長の強力なリーダーシップによって事業を推進し、交通事業者の退出表明後、4ヶ月で独自の生活交通システム「あやバス」の導入を実現した。

**キーポイント：「4ヶ月という限られた時間の中で、議会や市民等と、いかに円滑に合意形成するか」を念頭におき、市長の強力なリーダーシップの下で、交通事業者に依存しない、市独自の生活交通システムの導入を実現。**

### ○独自の生活交通システムを導入するに至った背景

綾部市においては、京都交通㈱が7路線10系統で上下116便/日を運行していたが、平成16年1月に京都交通㈱が経営破たんした。綾部市には、同年11月30日に京都交通㈱の管財人より、再建案が提示されたが、その条件は、これまでの7路線のうち、2～3路線を廃止し、便数も34～40便/日とした上で、これまでの補助金の約2倍の負担をして欲しいというものであり、このままこの条件に心しなければ、翌年4月からは地域が生活交通を失う状況にあった。

他の自治体が交通事業者の条件に応じる中、綾部市では、同年12月7日に「綾部市内バス路線対策検討委員会」を設立し、交通事業者の条件に応じるか、独自にバスを走らせるかを議論したが、結論としては、提示された再編案に応じることなく、市独自の「市民による」「市民のための」「市民の」バスを運行することを決断するに至った。

### ○新しい生活交通システムを早期に導入するための体制作り

#### ① 市役所庁内における専門の対策室「綾部市役所市内バス路線対策室」の設置

綾部市では、交通事業者の再建案に応じなかったことから、交通事業者が退出する、翌年の3月までの4ヶ月間という非常に限られた時間の中で、新たな生活交通システム導入を実現する必要があった。そのため、市役所庁内において、専門の対策室である「綾部市役所市内バス路線対策室」を設置。

対策室は、副市長をリーダーとし、担当部長他3名の計5人の職員を専従の担当者とした。担当者は副市長であっても、他の業務は基本的に代役が行うこととされ、どうしても本人でなければならない公務以外はバス対策に専従することが求められた。

#### ② 「綾部市内バス路線対策検討委員会」の設立

新しい生活交通システムを具体的に検討していくため、市長自らが委員長となり、「綾部市内バス路線対策検討委員会」を設立した。

検討委員会設立における工夫としては、市民に認知されている団体に広く参画頂いたこと、特に、当初から議員団体に参画頂いたことである。議員団体が当初から参画したことにより、議会对応に要する時間や手間等を短縮させることが可能になったと考えられる。

検討委員会メンバー

【委員】

京都大学工学研究科教授  
綾部市議会  
綾部市自治会連合会  
綾部商工会議所  
綾部市老人クラブ連合会

綾部市連合婦人会  
あやべ福祉フロンティア  
綾部市社会福祉協議会  
綾部市立病院  
綾部市

【オブザーバー】

京都府中丹広域振興局長  
京都府綾部警察署長

○キーパーソン

キーパーソンとしては、綾部市長と京都大学の中川大教授の2人が挙げられる。

市長は強いリーダーシップで検討を推進し、バスの運賃や路線だけでなく、バス停の名前に至るまでこだわり、機会があるごとに市民に対して、新しい生活交通システムの話をした。

また、ノウハウが非常に不足していたことから、専門家である、京都大学の中川大先生から、運行計画の策定だけでなく、運行実施までのスケジュール管理（いつまでに、どこに、どんな届けを出すべきか等）や、市民への広報をどうするかなど、多岐に渡る知見を得られたことは非常に大きかった。

○「市民ニーズを把握するだけでなく、市民に理解を求めため」のアンケートの実施

綾部市では、新しい生活交通システムを導入するにあたり、全世帯を対象とするアンケートを実施した。

アンケート実施における工夫であるが、住民のニーズを細かく把握することよりも、「これまでの民間バス事業者に頼らず、市が自らバスを走らせる必要性」など、綾部市が直面している問題を住民に理解してもらうことや、4月から導入しようとしているバスの計画について、承認をして頂くことを主眼にアンケートを設計・実施したことである。

特に、参考として、「京都交通(株)の現行路線」・「提示された再編案（2パターン）」・「市が検討している新交通システムの案」の計4パターンの案について、路線・系统及び市が負担する補助額の細かい数字についても、はっきりと示していることが特徴であると思われる。

（アンケートの構成）

○新しい生活交通システムを導入するに至った経緯

- ・ 京都交通(株)が経営破たんし、再建策として出された条件が、バスの利便性が低下し、逆に補助金の額を増額することを求められた
- ・ 市は各界各層の代表者の意見を踏まえ、「市独自による市民のためのバス導入を決断」した
- ・ 市は「綾部市内バス路線対策検討委員会」を設立し、「現行路線を守る」「新たなコミュニティバスの導入」「市税の投入は現状を超えない」ことを条件に検討を進めている

【参考】

区分	路線・系統	市補助金額(千円)
・現行	7路線10系統	20,698 (平成15年度)
・再編案(1案)	減便して5路線6系統	41,057
(2案)	減便して4路線5系統	33,319

新交通システム案 (検討中)	市街地	2路線	コミュニティバス	市税負担は現行 程度 (20,698)
	中部・西部	4路線	定時定路線、予約型乗合方式	
	東部	1路線	定時定路線	

## ○アンケートの設問

- ・ バスの利用状況
- ・ バス利用に対する考え（誰のために、なぜ必要と思うか、など）
- ・ 現行のバス運賃について（具体的な区間と料金を例示した上で質問）
- ・ バスを利用する場合の目的地（駅、学校、病院など）
- ・ 新しいバスが、現行より運賃を下げることを検討していることについて
- ・ 市街地循環型の路線を新設することを検討していることについて
- ・ 需要の少ない路線を「予約型乗合方式」などで運行することを検討していることについて
- ・ 個人属性
- ・ 自由意見

## ○「あやバス」の路線設定の考え方

「あやバス」では、京都交通㈱が走らせていた路線バスの「バス停」は全て残すことを前提としながらも、全体として大幅な運賃値下げとなる形で、かつ、従前と同水準の財政負担で「あやバス」を運営する必要があることから、「定時・定路線型の小型バス」と「予約型乗合タクシー」を組合せて、需要に応じた路線の設定を工夫した。

（具体的な路線設定の考え方）

- ・ 全便を綾部市立病院乗り入れとした（従前は殆ど乗り入れ便なし）
- ・ 通学に配慮した路線、ダイヤの設定
- ・ 既存の路線及び運行本数を確保し、一部路線では増便
- ・ 市街地内に新たなコミュニティバス路線の新設



## ○ゾーン運賃制の導入(運賃額の設定における工夫等)

「あやバス」では、昭和25年の合併時の旧村単位で大まかにゾーンのイメージを設定した上で、ゾーン運賃制度を導入した。市街地は200円均一、最高で片道500円とした。(従前は最高1250円) 運賃は、基本的にある程度の受益者負担は必要だが、空で走るなら乗ってもらった方がよいという考えで、概ね値下げになるよう設定し、子供は一律で1乗車100円とした。

また、特に通学定期には高い割引を設定した。これは、学校に通うのに、地域による格差が大きいのはよくないとの考えによる。通学定期は最高で月額8,000円とした。(従来は、最高で32,500円/月)

## ○地域に与えた効果

利用者数については、15万人/年を、運賃収入については、3,500万円/年を、財政負担については、京都交通(株)破たん前と同水準の2,000~2,500万円/年を目標としていたが、平成17年度実績では、利用者数が20万939人/年、運賃収入が4,675.2万円/年、市の財政負担は1,364.6万円/年と、目標をはるかに上回る結果となった。また、利用者数は、平成18年度以降、増加で推移している。

1日平均利用者数(4月~3月平均)

	全日	平日	土日祝
平成19年度(A)	601	692	409
平成18年度(B)	590	687	381
平成17年度	550	636	369
対前年比 (A)/(B)	1.02	1.01	1.07

さらに、旧京都交通(株)の路線バス(綾部市内での利用分)で比較すると、平日で58%、休日では80%の利用者増となっている。実態としては、日中の高齢者における利用が特に増加したことから、特に高齢者にとって便利になったと考えられる。また、前述の通り、高校生の通学定期に上限額(8000円)を設定したことから、高校生がいる家庭の経済的な負担が軽減された。

## ○交通事業者からの契約解除と新たな事業者の選定

「あやバス」の利用者は順調に推移していたが、燃料費の高騰などを理由として、平成20年7月に、「あやバス」の委託業者から、綾部市に対して「運行業務委託契約の解除」が求められた。市では、燃料費相当分の補填等の条件を提示したが、事業者側は、老朽化した車両の維持コストや人件費の増大等を理由として、市の提示する条件では運行が継続できないと回答。市は、人件費の増大等の理由が不明瞭であることから増額には応じられないとし、再度、委託業者を募集した。

募集の結果、新たな事業者を選定したが、会社側が提案した年間委託料は、現行より3,300万円増額となる、1億3,800万円であった。市では提示額を上限として、「全路線を、定時・定路線で運行し、新車の車両を配置すること」を条件に交渉に応じる姿勢である。

[京都府綾部市市民協働課]