

路線バスを活用して上限運賃を導入し、乗客を2倍に増加 [京都府京丹後市]

バスの利用促進施策を、アンケートや関係者合同の現地調査により共通認識を醸成しながら、コミュニティバスではなく路線バスの再生を目指して展開。

その際、上限を200円とする料金設定とし、多くの人に乗ってもらうことで、「バスの運行」ではなく「乗車する人」に対する補助という発想に転換。

様々な利用促進のための工夫を同時に講じることにより、乗客が2倍超に。

キーポイント: 担当者の明確な問題意識とその遂行に向けた熱意と実行力が関係者を動かし好循環を生み出す

○背景・経緯

京都府の日本海側、丹後半島に位置する京丹後市では、路線バスの利用者が減少する中で、事業者への維持補助額が増加傾向にあった。(年間8500万円)

このような状況下で平成16年に新市長が誕生。行政改革を進める中で、他の助成等と比較してバスの維持補助額が突出していたことを問題視。「同じ補助をするなら、乗っていただけるバスに補助しよう」という考え方を持つようになる。

○コミュニティバスではなく「路線バス」

自治体による公共交通施策と言えはコミュニティバスとなりがちだが、京丹後市では、

- ①既存のサービス水準を引き継ごうとすると、バス車両などの初期投資が膨大となる。
 - ②地元では、安価に受託可能な事業者が存在しない。
 - ③既存バスの運行事業者は、地域の観光交通も担っている。路線バスをないがしろにすると、観光産業にも悪影響を及ぼす。
 - ④路線バスは車両が大きく、乗り心地が良いという、コミュニティバスにないメリットがある。
- との考えから、路線バスを地域資源の一つとしてとらえ、有効に活用することで、まちづくりを進めることが重要と判断した。

一般にコミュニティバスの単価の方が安いという議論があるが、民間会社で必要な様々な経費がコミュニティバスでは含まれておらず、単純には比較できない。

中山間地域等物理的な制約がある場合等、小型車両が活躍する場面はある。

しかし、路線バスの事業者の方が安全管理面でもしっかりしているのではないかな。

○「上限200円バス」の導入へ

既存の路線バスの再生のため、「上限200円バス」の取組を開始するに当たり、平成17年12月に「京丹後市地域交通会議」(会長:京丹後市長)を設立。その1ヶ月前には、「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワークを実現会議」(京都府を事務局とした広域的な連携組織。以下、「実現会議」)が設立された。

料金について、市民へのアンケート調査を実施(平成17年12月)。ニーズの精度を高めるため、バスを利用すると考えられる(=ターゲットとなる)高校生や高齢者を対象を絞った。また、料金について聞く設問では、安易に低料金が回答されないよう、市の財政状況を説明した上で選択するようにした。

アンケートの設問

住所、性別、年齢、職業、自家用車等の保有の有無、
バスの利用頻度、利用する目的・理由、バスを利用しての満足度、
（バスを利用したい人に）利用しない理由、
（低額運行を行う場合の）希望料金※・運行間隔、利用目的、利用区間、
目的地に行くときのバスの希望時間帯（行き・帰り）

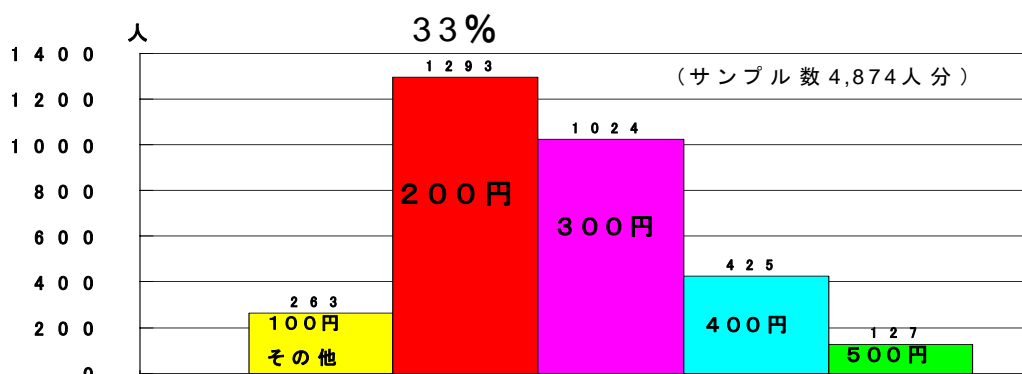
※（低額運行を行う場合の）希望料金を聞く設問での説明

「現在、市内の生活路線バスでは、すべて運賃収入だけでは運行経費をまかなえない状態（いわゆる赤字）で、利用者数が少ないため生活路線バスに市が多額の財政負担を行っています。

このため、市は、多くの方にバスを利用していただくため、低額運行の導入の可能性を検討（その場合、区間均一運賃も想定しています。）しており、これにより多くの方にバスを利用していただけると、市の財政負担の軽減につながります。

ここで、仮に低額運行を行う場合、あなたは、いくらの運賃なら利用したいと思いますか。（当てはまるものに○をつけてください。）

[選択肢：200円、300円、400円、500円、その他、
金額の如何に関わらず利用しない。]



導入に当たっては、これまで前例が無かったこともあり、近畿運輸局との調整に時間を要したが、理解をいただき、結局、路線を限定して試行的に行うこととなり、市民のアンケート結果を踏まえて、高校や病院が立地する市中心部の路線で行うこととした。

この時、値下げで赤字となった分は市が負担することとし、了解を得た。

また、1年間に限り、収入が減少した場合の損失の半分を京都府がもつというリスク分担を行った。名称は、「上限200円バス」がコンセプトを明確に表しているため、愛称は無い。

○財政負担額の試算

上限200円、300円のケースで、利用者の増加目標を算出した。

200円とした場合は1.9倍の増加が必要との結果であった。

しかし、こうした取組を実施する上ではインパクトも重要であると考えて、200円とした。→通学定期代が年間26万円になるケースが、6万円になる。

○関係機関の合意形成

京丹後市の内部組織として、所管課だけでなく、組織横断的に議論できる場（プロジェクトチーム）を設置。（メンバー：バス所管課のほか、子育て支援、高齢者福祉、観光振興、商工振興、教育総務、総合戦略の所管課）

公共交通の検討には、土地勘（どこからどこに人が移動しているのか）が不可欠。

そういう面では、地域のことを熟知している地方自治体の職員がプロ意識を持って頑張ることが重要。また、日常的にバスに乗ることで、問題点も分かってくる。

「実現会議」のメンバー合同で現地調査を行い、いかにバスサービスが使いづらいか（これでは人が乗らないはずという感覚）を共有した。

この調査により自治体は、これまで「公共交通をどうするか」という意識で交通事業者に接してこなかった姿勢を反省した。（利用者の声や乗降調査をしていなかった。）

地域住民に対しては、説明会を開催するとコミュニティバスへの要望が多いが、幹線を動脈に、枝線を毛細血管に例えて、幹線がしっかりしてはじめて枝線であるコミュニティバスが成立する。幹線がしっかり育つまで待ってくださいと説明している。

低額実証運行希望路線の試算	乗車人員	財政支出額 (百万円)
H17実績額 (従来の負担)		45
300円バス では	1.00倍	59
	1.25倍	53
	1.50倍	47
	2.00倍	36
200円バス では	1.00倍	62
	1.25倍	58
	1.50倍	53
	1.90倍	45
	2.00倍	43

○交通事業者との信頼関係

交通事業者との信頼関係をつくることも重要。

京丹後市では、バス事業者と一緒に、バス路線を一つ一つスクリーンに映して、この路線がなぜ必要なのか、なぜこのルートになっているのか、なぜこのようなダイヤになっているのかを、全便チェックした。



○利用促進のための工夫

バス停及びバス待合所の増設、バス停の名称変更（バス停の名称とその地域のイメージが合致しないところが多々あった）、フリー乗降区間の設定を行った。また、バス車内での回数券販売を行なった（利用者満足度高い）。

運行サービス面では、増便、パターンダイヤ化、鉄道との連絡強化（特急との接続時間を51分から3分に短縮）を行った。ダイヤの変更は、不便になる人も少なからず発生するため勇気がいる。

ノンステップバスの導入を行った。

<時刻表>

時刻表は、利用促進のための重要なツール。にもかかわらず、従来の時刻表は全てのバス停が掲載されていなかった。家の近くのバス停に何時バスが来るか分からない状況で、利用するはずがない。

このため、全てのバス停が掲載されている時刻表を市で作成し、全戸配布した。年2回の頻度で更新版を発行している。路線図は、利用者にとって分かり易いものとするため、通常の地図をベースにしている。ほとんど直営で行い、経費を下げている。

これには、当初財政担当が難色を示したが、時刻表は市民に路線バスを知ってもらうための施策であり、「釣りをするのに餌がないのと同じだ」と説明し、了解を得た。

市の広報誌でも宣伝している。地域住民へのPRでは、どのようにバスを利用するのかという「シーン」を具体的にイメージさせることも重要であり、子供たちが乗っている写真や老人会で利用してもらった写真を掲載した。→「時刻表」でも使用。担当課ではいつでもデジカメを携帯している。

＜戦略的な施策＞

利用者をカテゴリー分けして、戦略と戦術を作成。体系的に施策を見返し・修正するクセを付けた。

キーワードは、「知ってもらう」「乗ってもらう」「愛用してもらう（回数の増）」

A：常時利用者<2分類>（通勤・通学、高齢者）

B：サマタイムズ利用者<5分類>（雨天時利用者、レジャー・来訪者 等）

C：不利用者<4分類>（価格・バス停等条件的不利用者、利用不要者 等）

○地域に与えた効果

実施前の年間15万人が、2年目には、30万人を突破（2倍以上）。

高校の選択の幅が広がったことが最も大きい。以前は、定期代で年間26万円を超えるなど、経済面から通える高校が限られていた。また、バス通学ができるようになったことにより、送迎していた親の負担も軽減されたと思われる。

実証運行開始1年後に高校生へアンケート調査を実施したところ、回答した668人中294人が新たにバスの利用者となり、そのうち71人が毎日利用し、翌年の調査（定点観測）では、さらに31人が毎日利用していることが確認できた。



○行政の方針

公共交通の活性化で重要なことは、運行収支でその価値を判断しないこと。赤字なのは当たり前で、まちづくりの面で様々な波及効果があればよい。

即ち、「700円×2人」ではなく「200円×7人」の発想で、多くの市民が乗っていただくことで、住民福祉の増進を図ることができると考えている。

京丹後市では、以下のような方針（公共交通施策の「かきくけこ」）を掲げている。

か：観光・環境保全・過疎対策

き：協働体制の確立・客観的評価主義の確立（運行収支のみで、その良し悪しを判断しない）

く：車社会からの脱却

け：経済基盤整備・健康増進対策

こ：高齢者福祉・子育て支援・交通安全対策・交流人口の増加対策・国際化（外国人観光客の誘客）

また、「実証運行」という位置づけは、地域住民の方々の意識を常に高く持って頂くためにも、掲げ続ける。

○今後の展開方向

昼間はあまり乗っていない状況であり、日中の買い物客の利用者増が課題。

人口が減少する中では、交流人口を拡大しないと公共交通は支えていけない。そのためにも公共交通を魅力ある商品となるよう、まずは、地域意識の醸成が必要である。公共交通が優良な観光資源となるよう、そのための投資は行政も行う。

鉄道とも連携し、京都府にある丹後の地域資源（ポテンシャル）を活かしていきたい。交流による地域経済効果は、公共交通の維持費用よりはるかに大きく、観光などと連携し、マーケットも全世界に広げていきたい。丹後地域全体の活性化を目指すという観点で考えれば、バスとタクシーで客を奪い合うという発想にはならない。

今後は、本格的な高齢化社会の到来にあたり、公共交通の充実へ向けた、さらなる利便性向上策が必要であると認識している。

[京丹後市企画総務部企画政策課公共交通係]