

バス 北海道

十勝バス株式会社

米田 孝（統括本部長）

少子高齢化・人口減少時代への取組みと今後の展開

十勝バス株式会社
統括本部長 米田 孝

当社、十勝バスが乗合バス事業を行っている「帯広市」は人口 17 万人を抱えた、北海道内では 6 番目の中核都市であり、人口 36 万人の十勝支庁の中心都市です。

当社は帯広市及び周辺町村を含め、十勝管内に 54 系統、1,398 キロの路線を運行しており、106 両の車両と 166 名の従業員によって乗合バス事業を行っています。平成 18 年度の年間輸送人員は 2,749 千人ですが、これは 10 年前、平成 9 年度の輸送人員の 48% となっています。この輸送人員減少の要因として、地方部の過疎化とマイカーの普及が挙げられますが、赤字路線の廃止や運行回数の減少による輸送力の低下もその一因となっています。

また、十勝管内は広範な面積の割に人口が少なく、1 km² 当り 33.3 人と全道平均の 72.4 人をも大きく下回っていることも路線維持を困難にしている一因となっています。

このような地域事情でありながら、更に毎年人口の減少と高齢化が進み、中心都市である帯広市においても全国的な傾向と同じく、少子化と高齢化及び人口減少の波が押し寄せてきています。帯広市の総人口に占める割合として 0 才から 14 才までの年少人口は毎年 0.3% から 0.5% の割合で減少を続け、逆に 65 才以上の高齢者は 0.8% の割合で増加を続けています。総人口においても平成 14 年度をピークとして毎年 0.3% から 0.6% の割合で減少を続けており今後も回復の見込みはありません。

地方都市が拠点となっている当社にとっての最大の利用客は高校生を中心とした通学生ですが、少子化の影響を受けて各高校の間口減少が相次ぎ、その輸送量は減少を辿っています。その一方で自動車保有率の高い当該地域においては、高齢者といえども運転免許の取得者が多く、健康の続く限り自動車の運転を止めない傾向があり、高齢者による事故の増加が問題となっています。

このような状況下、年々減少する輸送人員に歯止めをかけ、路線の維持を図るためにいろいろな試みを実施してきましたので紹介いたします。

1. 少子化対策

(1) 「遊々ジュニアパス」及び「市内小中学生均一料金」

(平成 17 年 7 月から実施)

【実施内容】

夏休み・冬休みの各期間、十勝管内の小中学生を対象として格安な定期券を発売する。その定期券は十勝管内の全ての路線を乗り放題で利用出来、平均割引率は概ね 80% で設定しています。

また、これとは別に、乗車と降車が帯広市内に限定される場合、夏休み・冬休みの各期間と土・日祝日に限り市内運賃を小学生 100 円、中学生 200 円で設定しています。

【実施目的】

当社の乗合バスに占める小中学生の利用は殆ど無く、通学目的でも使われていません。また休日の移動は主に親がマイカーで送るのが常態化しており、バスの乗り方すら判らない子ども達が増えています。

そこで、格安な料金設定とPRにより、公共交通であるバスによる移動を身近で当たり前のこととして認知し、将来にわたって利用客として定着してもらうことを目的としています。

【実施結果】

「遊々ジュニアパス」の利用者は、平成 17 年 7 月（夏休み）では 106 人、同年の 12 月（冬休み）は 143 人、平成 18 年 7 月（夏休み）は 76 人、同年 12 月（冬休み）は 106 人となっています。平成 18 年に入り利用者数が減少しましたが、それでも実施前に比べ、約 50%の利用増となっており、今後も継続していきます。

（2）小中学校訪問

（平成 18 年 4 月から実施）

【実施内容】

帯広市内にある 41 校の小中学校を訪問し、学校長又は教頭に面談して地域の公共交通機関としてのバス利用促進を教育の観点からも進めることをお願いして回っています。学校訪問の主な主題として、通学途中での安全確保（不審者・交通事故対策）や将来を見込んだ環境対策の必要性、バリアフリーによる人にやさしいバスへの理解を教育を通して深めてもらうことをお願いし、既に各 2 回の訪問を終了しました。

【実施目的】

公共交通の必要性を啓発することと、年少者がバスに触れる機会を増やし、将来の利用者として定着を図ることを目的としています。

【実施結果】

帯広市教育委員会の協力を得ることが出来、事前に学校長会議の場でバス事業者による学校訪問と趣旨の説明がなされたことからスムーズに訪問を終える事が出来た。

その結果、実際に乗合車両を学校に持ち込んで、児童生徒にバス利用の仕方や、設備の説明、公共交通の必要性を授業の一環として実施することの理解を得られ、19 年度から学校からの申込を受ける形で実施する道筋が出来ました。

2. 高齢者対策

（1）高齢者ワンコインパス

（平成 17 年 11 月から実施）

【実施内容】

帯広市内に在住の 65 才以上の高齢者を対象として、1 ヶ月単位の格安定期券を発売する。高齢者はその格安定期券を利用することによって帯広市内の全路線を 1 回 100 円のワンコインで利用出来ます。

1 ヶ月定期の料金は、65 才から 69 才までの方は 2,000 円、70 才から 79 才の方は

1,500 円、80 才から 89 才の方は 1,000 円、90 才以上の方は 1,000 円であるが乗車時は無料、となっています。

券面には本人の写真を貼り、購入時には年令を証明出来るもの（健康保険証など）が必要です。

【実施目的】

従前からあった、帯広市による高齢者バス無料券交付事業が平成 17 年 4 月からの制度改正により、その事業規模が半減されたために制度を利用出来なくなった高齢者が多数出てしまいました。この事業の本来目的は高齢者の社会参加にありました。

しかし、事業の改正によって高齢者が街へ出る機会が少なくなることは、中心部での購買が落ち込むことの要因にもなり、市街地の活性化にも悪影響が出ることが考えられます。そこで公共交通としてのバス事業の存続にも関する問題であるとの認識から、高齢者の移動制限を緩和して社会参加を促し、中心市街地の活性化をはかることを目的として実施しています。

【実施結果】

平成 17 年 11 月の発売以来、延べ 5,290 人が購入して利用しており、高齢者の方からはこのパスが無ければ動けない、是非続けて欲しいという評価を得ています。

格安料金の設定にしていますので、収入自体は伸びておりませんが、アンケート調査による利用実態としてはバス利用回数のうちほぼ 30%分がパスの影響による利用増として捉えられていますので、実施による成果が出ているものと考えています。

(2) 交通バリアフリー教室への参加

(平成 16 年から参加実施)

【実施内容】

地方運輸局主催による旅客交通事業者（バス・タクシー・列車）を主体として毎年実施している「交通バリアフリー教室」へ運転者を参加させ、高齢者や障害者の模擬体験を行わせます。

【実施目的】

高齢化社会に伴い、バス利用者の多くがマイカーに依存出来ないお年寄の比率が高くなったことから、車内事故の危険を防止するために運転者に高齢者の模擬体験をさせます。それにより、よりやさしい運転技術を身に付けさせることを目的としています。

【実施結果】

お年寄が着席したのを確認してからの発車が励行され、車内事故が激減しました。また、マイクを活用しての車内事故防止案内も開始されています。

3. 今後の事業展開方策

少子高齢化及び人口減少は地域によらず決して避けることの出来ない現実であり、公共交通事業者にとっては収入の減少を伴うことから、事業の維持方策が非常に重大な局面を迎えているのが実感されています。

当該地域のように乗車密度の低い地域であっても、そこには必ずバス交通を生活の大事な足として必要としている方たちが居て、営利のための事業目的だけでは維持することの出来ない路線が存在しています。当然、地元自治体との協議によって維持が図られていますが、年々膨れる維持費が自治体の財政を圧迫し始めていて路線廃止の論議が出始めているのが現状です。

我々事業者においては、これまでの路線維持方策は事業者内部の合理化等によるコストの削減が主たる方策でありましたが、その方策も限界に近づきつつ有る中で、新たな考え方による事業の活性化を図ろうとしています。

それは、今まで乗合バス事業者一番の苦手としてきた地域への PR 活動を徹底して行うことです。定時定路で運行していれば利用客がやって来るという時代はとうに無くなり、こちらから積極的に乗合バスを PR しその利点を住民に売り込むことが必要と考えています。

その方策の一つとして、将来の利用者を開拓する目的をもって小中学校への訪問活動と小中学生を対象とした割引運賃を導入実施しています。また、利用目的別の時刻表を作成（買物用、通院用等）し、こちらから住民の方に配布することも始めています。さらに、従来のバス車両に拘ることなく、よりフレキシブルな住民対応が出来る小型車両の導入や、地域限定のコミュニティーバス運行等、幹線の運行とは別のより小回りの効いた運行を行い、バス自ら住民に近づいて行くことを方針としています。

最後に、バスはそれ自体が目的として利用されることは無く、移動目的の為の手段としてのみ利用されており、他の移動手段との比較の中で選択された結果での利用しかありません。しかし、今後ますます顕著となる少子高齢化と人口減少時代の中で、労働力人口の減少と移動制約者である高齢者の増加に対応する交通手段としては、低料金で大量輸送に対応出来るバスの必要性が増すものと期待しています。

今やバスは単なる交通事業では無く、福祉事業や環境対策事業としての色合いが濃くなり、これまでの利用者のみが必要であったバスとしてだけではなく、社会にとって必要なバスへと転換して行くことがなにより大事です。そしてその為には高齢化と人口減少時代にあって、更にその必要性を認める地域住民の意識作りが必要と考えており、当社はその行動を開始するスタートラインに着いたところです。

平成 19 年 3 月 30 日