

綾部市(京都府):あやバス

旧事業者の経営破たんから短期間での路線網の構築

| | | | |
|----------|-----------------------------|----------|------------------|
| 人口 | 37,755 人 | モード | コミュニティ バス |
| 面積 | 347.11 km ² | 法令 | 道路運送法 (旧)第21条 |
| 人口 密度 | 108.76 人/km ² | 運営 主体 | 綾部市 |



■ 取組の背景

地域と交通の状況

- ・ 市内をJR山陰本線、舞鶴線が横断し、舞鶴若狭自動車道と京都縦貫自動車道も交わっていることから、北近畿地方の交通の要衝となっている。市役所のある市の南西部に人口が集中しており、東部の山間部を含め、周辺部は過疎地域となっている。
- ・ 旧京都交通は、綾部市内の7路線10系統で路線バスの運行を行っていた。しかし、少子高齢化による通勤・通学客の減少、農山村地域の過疎化、JRや高速道路など交通手段の多様化により、バス利用者の他の交通機関への転換もあったため、乗客数が下降の一途を辿っていた。その結果、平成16年1月に負債総額83億円を抱えて経営破たんし、市では交通網の再編について早急に検討する必要性を迫られた。

【交通の要衝】【事業者の経営危機】

活用メニュー(制度・協議会等)

- ・ 綾部市のコミュニティバス「あやバス」の運行にあたっては、府から、「京都府交通確保対策費補助金交付要綱」の「第5編:効率的バス運行調査検討事業費補助金」を受けている。この補助金は、「乗合バス事業者から退出意向の申し出を受け、その後の代替方策の検討等を行おうとする市町村」に対して、実証運行を行う際には最長2年間まで支給されるものである。この他に、「利用促進費」の交付も受けている。
- ・ 国からは、「バス利用促進等総合対策事業費」の交付を受けている。

【都道府県の補助(バス)】

■ 実現したサービス

サービス内容

- ・ 市内6路線において、市街地は200円均一、その他のエリアは最高片道500円(従来最高片道1,250円)の対区間制運賃を採用している。
- ・ 利用の少ない路線においては空のバスを走らせないため、予約型乗合タクシー制度が導入されている。利用者は、乗車時刻の1時間前までに予約センターへ電話し、予め決められた停留所での乗車人数や乗車便、乗車・降車バス停などをオペレーターに伝えて、予約を取る方式である。
- ・ 綾部高等学校までの通学定期券は、月額8,000円を上限(従来月額最高32,280円)とする格安な設定とした。
- ・ 高齢者の生きがいづくりや行動範囲の拡大を支援するため、健康長寿定期券を新設した。これにより、70歳以上の人を対象に、1ヶ月3,000円で全線が乗り放題となった。
- ・ 運行は京丹タクシーへ委託されている。

【運賃の工夫】【デマンド型交通】

■ 効果と負担

効果

【利用者数の増加】

- ・ 年間目標乗車人数 15 万人に対して、実証運行 1 年目(平成 17 年度)は約 20 万人、2 年目(平成 18 年度)は約 21 万人の利用者となった。目標達成率では、それぞれ 134.0%、143.5%となっている。これは、旧京都交通の綾部市での平均利用者数に対して、1 日平均 59%の増加となっている(平日 56%増、土日祝 68%増)。
- ・ 年間当初目標収入 3,500 万円に対して、実証運行 1 年目(平成 17 年度)、2 年目(平成 18 年度)ともに約 4,600 万円の運賃収入となった。目標達成率では、それぞれ 133.6%、132.3%となっている。

負担

【市町村負担】【都道府県負担】【国負担】

- ・ 好調な運賃収入確保の結果、市の実質的な負担額は年間約 1,400 万円となっており、旧京都交通が会社更生手続きの際に示した再建案での市の補助金額よりも大幅に小さくなっている(旧京都交通の再建案では、市の補助金額の設定は、第 1 案で約 4,100 万円、第 2 案で約 3,300 万円となっていた。また、旧京都交通運行時の市の補助金額は、約 2,000 万円であった)。
- ・ 京都府からの補助金は年間約 1,400 万円、国からの補助金は年間約 800～1,000 万円となっている。

■ プロセスと調整

綾部市内バス路線対策検討委員会による検討

【プロセス:体制構築】

- ・ 平成 16 年 11 月の京都交通保全管財人の申し出を受け、綾部市では、直ちに各界各層の代表者で構成する「市内バス路線対策検討委員会」を設置・開催した。市の負担額等を検討した結果、管財人の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した。また、専門委員として交通分野の専門家である大学助教授にもメンバーとして参加して頂き、短期間で効率良く施策を実現するために必要な助言を受けた。

アンケート調査

【調整:対市民】

- ・ 平成 17 年 1 月には、市内全世帯を対象とした「綾部市の路線バスについてのアンケート」が実施された。アンケートでは、想定路線ごとの市の想定負担額が明記され、市民自身が税金を負担しているという意識を持って回答できるような設問が用意された。

■ 創意工夫・知見・教訓

パターンダイヤの導入

【創意工夫:ダイヤ・ルートの工夫】

- ・ 定時路線は全て 1 時間または 2 時間に 1 本ずつのパターンダイヤとし、覚えやすく利用しやすいものとした。

バスターミナルの設置

【創意工夫:ダイヤ・ルートの工夫】

- ・ 新規路線の開設や主要路線での増便などで利便性を向上させ、市立病院や商店街への乗り入れ便を大幅に増加させた。これにより、高齢者の外出機会も拡大した。また、バス乗り継ぎターミナルとして「あやべ観光案内所」「大町バスターミナル(上林いきいきセンター)」を設定し、駅や行政サービスを利用しやすい路線とした。

府の補助金制度の利便性

【知見:制度の有効活用】

- ・ 綾部市のような財政規模の自治体にとっては、京都府の補助制度は利用しやすかった。インフラ以外の用途への活用や 2 年間の実証期間中にシステムの改変が比較的容易であることなどによる。(なお、国は平成 20 年度に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する柔軟な制度である「地域公共交通活性化・再生総合事業」を創設する。)

市長のリーダーシップ

【知見:リーダーシップ】

- ・ わずか 3 ヶ月の協議の中で実証運行までたどり着けたのは、市の施策としてバス運行を実現するという方針での市長のリーダーシップによるところが大きい。携帯に便利なポケットサイズの時刻表も、市長の発案により作成が指示され、利用者には大変好評である。トップの方針と実行力が、施策の実現には非常に重要である。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：綾部市市民環境部市民協働課 電話 0773-42-3280

参考 URL：あやバス HP <http://www.city.ayabe.kyoto.jp/html/fureai/ayabus.html>

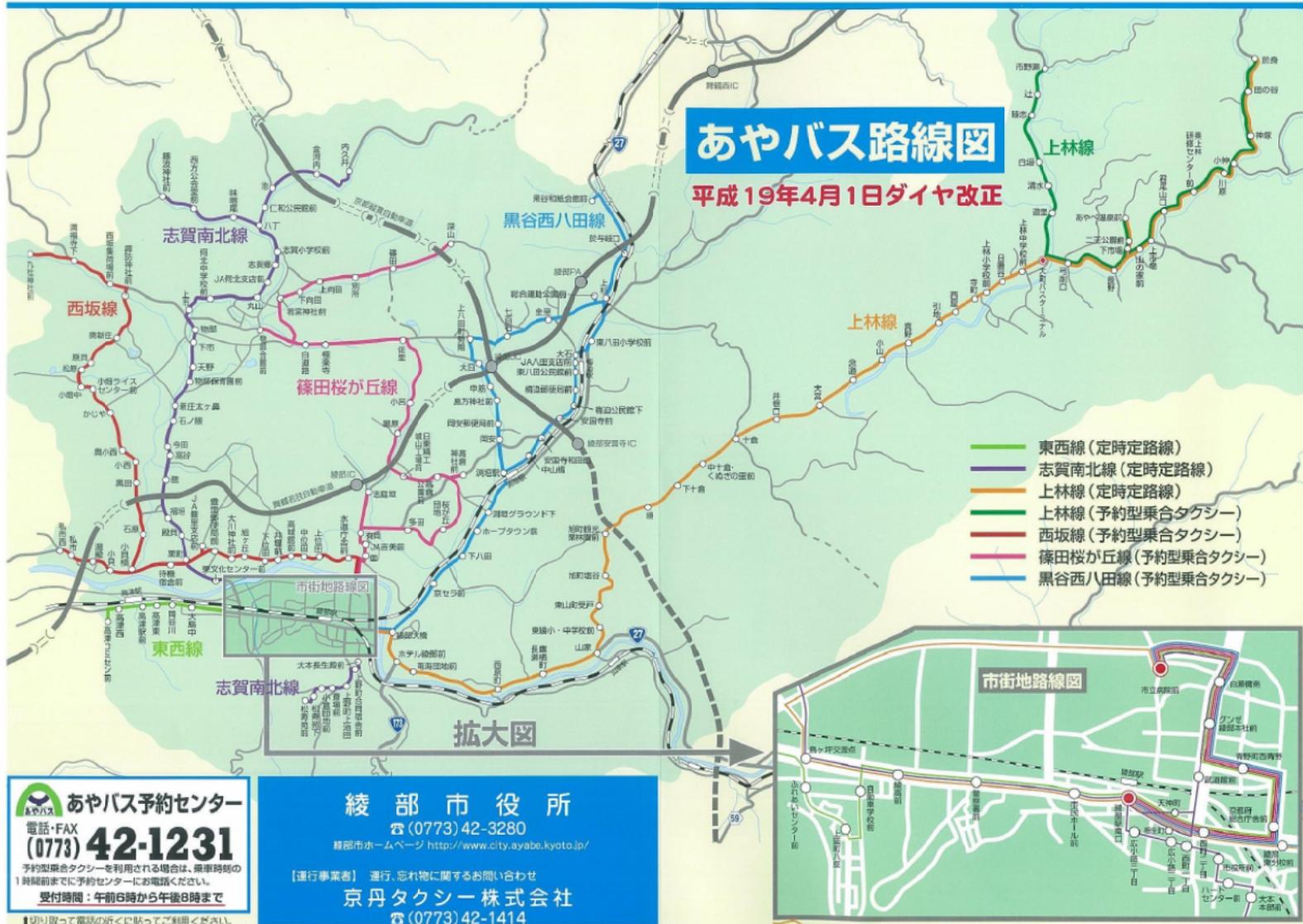


図. あやバス路線図(実際の地図を縮小した)

出典:「あやバス路線図」
(平成19年4月1日ダイヤ改正版)

■ 資料編

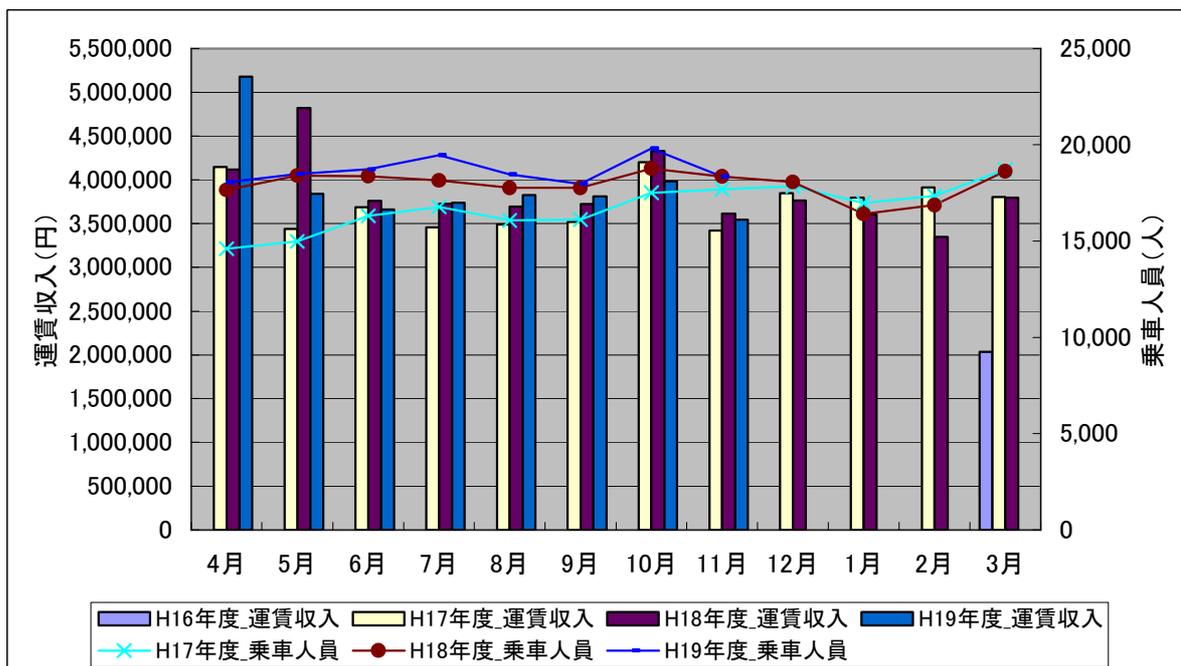


図. 運賃収入、乗車人員データ

出典：綾部市資料