

「乗って残そう！ 乗って活かそう！ 公共交通」

～路線バス再生計画について～

平成24年5月

上田市 都市建設部 地域交通政策課

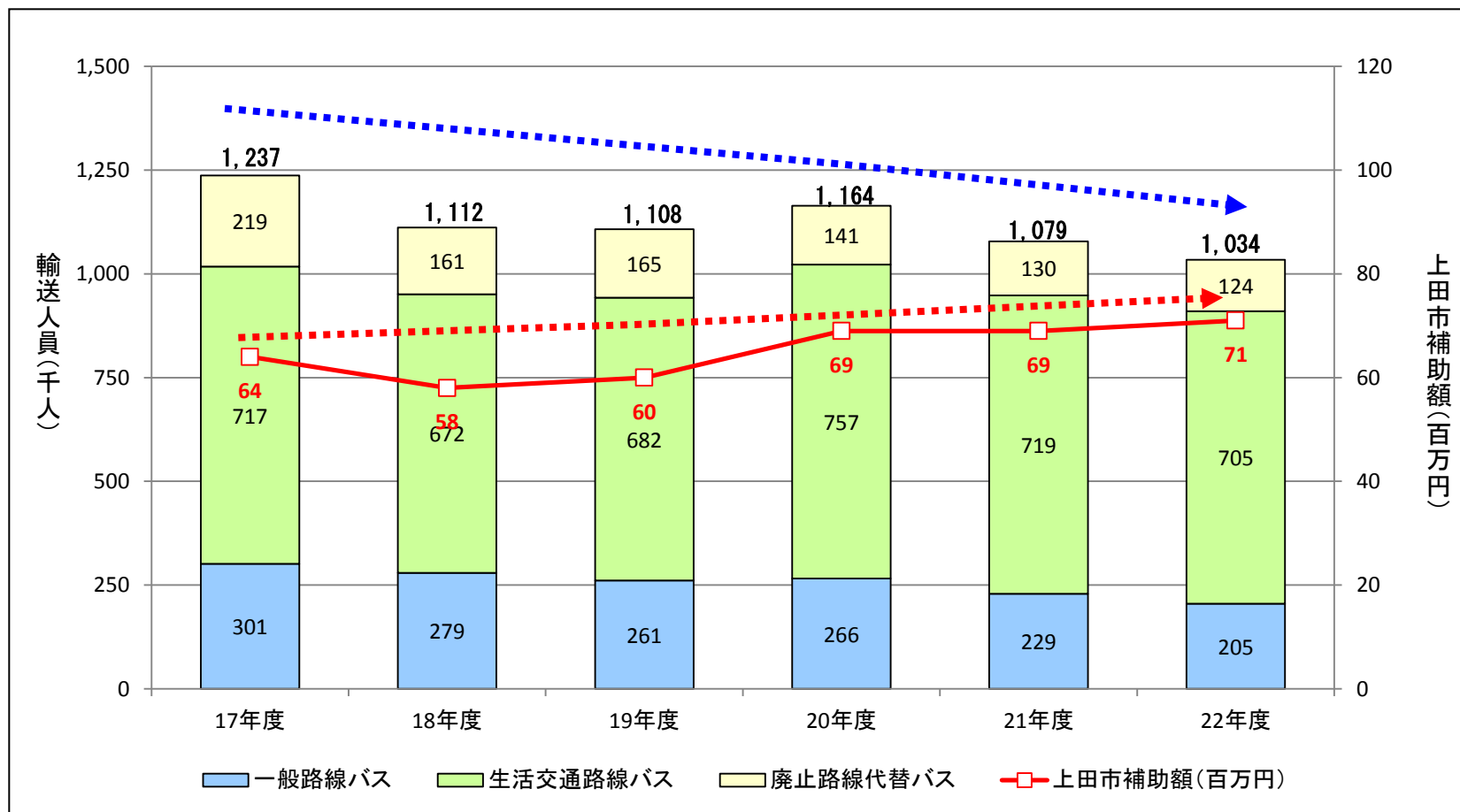
1. バス交通の現状と課題

- モーターレーゼーションの進展や道路環境の整備が進み、また人口の減少や少子化といった社会情勢の変化などにより、バスを中心とした公共交通の利用者は減少している。
- バス事業者が運行している路線は、すべて赤字で事業として成り立たなくなっている。
- 高齢化が進み、高齢者等の移動制約者が増加することが予想され公共交通の必要性は益々高まってくることが予想される。
- バス運賃が高額であることから利用を敬遠している状況があり、運賃負担軽減を求める意見も多い。
- 都市機能としてバス路線の確保維持は不可欠であり、確保維持にあたっては、多様な利用目的・効果を生む施策が必要である。
- 公共交通の主要な利用者である高齢者の外出支援・健康増進等を目的とした運賃低減策を進め、利用促進策を図る必要がある。

輸送人員等の推移

輸送人員は減少傾向

市補助金は増加傾向



廃止路線代替バス: 西丸子線、豊殿線、傍陽線、柵津線、県道川西線、武石線、丸子線、中仙道線

生活交通路線バス: 真田線、佐久上田線、鹿教湯線、青木線

一般路線バス: 菅平高原線、信州上田医療センター線、真田自治センター入口線、塩田線、信州の鎌倉シャトルバス、室賀線

【アンテナ】 ★…上限200円バスが快走(京都府京丹後市)

京都府丹後半島の北西部から南西部を中心とした6町が2004年に合併して誕生した京丹後市で、運賃の上限が200円の路線バスが快走している。市内全域に本格導入して今年で5年目。最大1150円掛かった運賃が全て200円以下になったにもかかわらず、運賃収入は2割以上増え、市の補助金も大幅に減少。気を良くした市は第三セクターで運営する北近畿タンゴ鉄道(KTR)への応用を検討し、近隣市町村も導入に前向きな姿勢を示すなど、200円バスの輪が広がりにつつある。

「路線バスを何とかしろ」。200円バスへの取り組みは合併後就任した中山泰市長の号令で始まった。市では民間の丹後海陸交通の路線バスが走っているが、過疎化の進行などで乗客は年々減少。「収入が減り、利便性が悪化、乗る人がまた減る」という悪循環に陥っていた。

このため、庁内に設けたプロジェクトチームが「空気を運んでいても意味がない。乗ってもらえる人がいないと」(企画総務部主任)と発想を転換。06年10月に市内4路線で試験的に200円バスの導入に踏み切った。当時4路線の利用者の平均運賃は約380円だったが、「200円にすればインパクトは大きい」(同)と判断、最大700円だった運賃は大幅に引き下げられた。

試験的導入の効果はすぐ表れた。未導入の地域から、「なぜこっちは200円バスが走っていないのか」といった市民の要望が多数寄せられたほか、収入減は5%にとどまった。「これはいける」(同)と踏んだ市は本格導入を決め、翌年10月からは市内全域の8路線に拡大した。併せて回数券の車内販売やバス停の増設など、利用者へのサービス向上にも取り組んだ。

試験的導入から昨年9月末までの5年間の結果は乗車人員が2.1倍に増加、運賃収入も増え、昨年度の市の補助金は約2000万円減の6843万円にとどまった。中山市長は「予想外の成果。路線バスの運行会社をはじめ、関係者が心一つに取り組んだ成果だ」と胸を張る。

市が次に的を絞っているのはKTR対策だ。昨年度の赤字は全国の第三セクターの中でも最悪の約8億円に上る見込みで、今秋の一律低運賃の導入に向けて関係自治体などとの調整を進めている。一方、隣接する伊根町、宮津市、与謝野町の1市2町でも京丹後市の成功にあやかろうと来秋の200円バスの導入に向け、検討作業が進行中。近い将来、丹後半島全域で200円バスが見られることになりそうだ。(了)

(2012年5月10日／官庁速報)