

論 説

自治体による生活交通再生の評価と課題 (I)

— 京都府内地方部における乗合バスに焦点をあてた検証 —

土 居 靖 範

目 次

はじめに

1. 京都府内乗合バス事業の現状
2. 規制緩和以降京都府内乗合バス事業の新動向をもたらした背景
3. 綾部市営「あやバス」の運行と課題
(以上、本号に掲載)
(下記4.以降は、第49巻第4号に掲載予定)
4. 京丹後市内の「上限200円バス」の運行と課題
5. 京都府内のコミュニティバスの現状と課題
 - (1) 全国のコミュニティバス台頭の背景と現状
 - (2) 京都市「醍醐コミュニティバス」
 - (3) 長岡京市「はっぴいバス」
 - (4) 木津川市「きのつバス」
6. 自主運行バスの現状と課題
 - (1) 舞鶴市の自主運行バス
 - (2) 福知山市の自主運行バス
7. 京都府内のデマンド交通運行の現状と課題
 - (1) 全国のデマンド交通台頭の背景と現状
 - (2) 長野県安曇野市のデマンド交通「あづみん」
 - (3) 京都府内のデマンド交通運行状況と課題
8. 京都府内の自治体による生活交通再生の評価
9. 京都府内の自治体の課題 — 本来に利用される生活交通の再生を
10. 全国的生活交通再生の実現のために、なにが必要か

は じ め に

現代社会においては公共交通は極めて重要である。今後、超高齢社会を迎え、あらゆる人々に区別なく移動保障、とりわけ生活交通を提供するといったことに加えて、環境保全、教育、福祉およびまちづくり等の視点からも、その意義づけを積極的に行なうべきであるとの議論がなされている。しかし京都府および府内の多くの市町村においては、生活交通に対する認識はこれまでは往々にして弱く、事業者の問題、あるいは国・警察の管轄とされ、自治体の本来業務ではないという位置づけがなされてきた。

京都府域には政令指定都市を含む市街地を形成する地区と過疎地域等の地方部が混在している。生活交通のあり方は地域地域それぞれの実情により異なるとはいえ、地方部では生活交通

としての乗合バス（路線バスともいう）は極めて重要な役割を担ってきた。

地域住民の移動でとりわけ重要な役割を果たしてきた乗合バスだが、運賃が高すぎたり、サービス水準が低く（例えば本数が極端に少ないとか、近くにバス停がない等）実際の利用が困難な状況で推移し、日常生活で利用することが困難となり、全国的に“バス離れ”が引き起されてきた。マイカー・モータリゼーションの著しい普及や過疎化の進展にともない、利用者減から収入減・経営困難となり、バス路線廃止やバス事業廃業の動きが1970年代からずっと続いてきた。さらに2002年2月から実施された乗合バス事業の規制緩和で路線廃止や廃業が一層加速し生活交通危機の深化がもたらされた。乗合バスはまさに危機的な状況に追い込まれている。本稿は規制緩和以降、それも具体的に京都府内地方部で運行されている乗合バス事業に焦点をあてて、その課題と改善の方向を析出することに狙いがある。

1. 京都府内乗合バス事業の現状

表1-1は2009年12月時点の京都府内の乗合バス事業者の一覧である。事業者名末尾の（ ）内の説明は、その事業者の乗合バス事業開始の年月であり、当該路線の運行開始年月ではない。なお、京都府内地域は大きく南部（京都市・相楽地区、京都南部地区）、中部および北部（中丹・丹後）の3つの広域行政圏に分けられている。それぞれの市町村行政圏区分は、図1-1に示している。

京都府内の民間乗合バス事業者の規制緩和が実施される直前の2002年頃の自治体区域とそこの乗合バス営業エリアの状況は、図1-2と表1-2のようになっていた。

2009年12月時点の京都府内乗合バス事業者の現状は、乗合バス事業の規制緩和がおこなわれた2002年頃からのどのように変わったのであろうか。表1-1（2009年12月現在）と表1-2（2002年1月現在）とを対比検討すると、下記6点の新しい動きが浮かび上がってきた。

① 既存事業者の「分社」化等再編が進展

京阪バスから京阪シティバスや京阪京都交通が分社している。

② 既存事業者の京都府内からの路線撤退

2009年12月までに京都府内の路線を全面的に廃止した乗合バス事業者は、旧京都交通、江若交通、近江鉄道、三重交通、加悦フェローライン、全但バスである。旧京都交通㈱は会社更生で、また加悦フェローラインが2009年3月14日限りで乗合バス運行を廃止するなど、京都府内での乗合バス路線運行から撤退したものである。規制緩和で退出（撤退）が容易に出来ることが拍車をかけたといえよう。

③ 京都交通㈱が経営危機から会社を解散

京都府北部と中部に幅広いネットワークで乗合バスを運行してきた京都交通㈱だが、2009年1月6日に会社更生法の届け出を出し、会社は解散になっている。

④ 2002年2月木津川市にコミュニティバスが登場して以降、府内自治体にコミュニティバス

表 1-1 京都府内市町村別乗合バス事業者 (2009 年 12 月現在)

市町村名	域内路線の事業者	広域路線乗合バス事業者
京都市	京都市交通局 (1928.5) 京北ふるさとバス (京北町が京都市に編入されたことにより、1990.9 町営バスを、きょうと京北ふるさと公社が運行) ©醍醐コミュニティバス (2004.2 醍醐コミュニティバス市民の会→ヤサカバスに運行委託) プリンセスラインバス (2005.5 京都急行バス) かわらまち・よるバス (2007.12 京都まちづくり交通研究所→京都市交通局に運行委託)	京都バス (京阪グループ 1921.12) 京阪京都交通 (京阪グループ 2005.7) 京阪バス (1922.7) 京阪宇治バス (京阪グループ 1999.1) 京阪シティバス (京阪グループ 1999.4) 阪急バス (1927.2) 近鉄バス (1999.10 近畿日本鉄道から分社) 奈良交通 (近鉄グループ 1929.1) ヤサカバス (2002.12) 西日本ジェイアールバス (1988.3 JR 西日本から分離)
宇治市		京阪バス, 京阪宇治バス, 京阪シティバス
城陽市	©城陽さんさんバス (1995.10 城陽市→京阪宇治バスに運行委託)	京阪バス, 京阪宇治バス
向日市		阪急バス, ヤサカバス
長岡京市	©長岡京はっぴいバス (2006.10 長岡京市→阪急バスに運行委託)	阪急バス
八幡市	©コミュニティバスやわた (2005.2 八幡市→京阪バスに運行委託)	京阪バス, 京阪シティバス
京田辺市		京阪バス, 京阪宇治バス, 奈良交通
木津川市	©きのつバス (2002.9 木津川市→奈良交通に運行委託) ©加茂地域コミュニティバス (2008.12 木津川市→懶ウイングに運行委託) ©山城地域コミュニティバス (2008.11 木津川市→懶ウイングに運行委託)	奈良交通
大山崎町		京阪バス, 京阪シティバス, 阪急バス
久御山町	©のってこバス (2007.4 久御山町→京阪バスに運行委託)	京阪バス, 京阪宇治バス, 京阪シティバス
井手町		
宇治田原町		京阪バス
笠置町		
和束町		奈良交通
精華町	©精華くるりんバス (2005.7 精華町→奈良交通に運行委託)	奈良交通
南山城村		
亀岡市	©亀岡市コミュニティバス (2002.12, 亀岡市→京阪京都交通に運行委託) ©亀岡市ふるさとバス (2005.4, 亀岡市→京阪京都交通に運行委託)	京阪京都交通
南丹市	南丹市営バス (1989.10 運行開始, 3 町が合併し南丹市が発足した 2005.10 から直営路線以外は南中京交通と京阪京都交通(株)に運行委託)	京阪京都交通 西日本ジェイアールバス
京丹波町	京丹波町営バス (2006.5 直営)	西日本ジェイアールバス
福知山市	福知山市市営バス (市町村合併した福知山市 2006.1 →南テクコ, チームワークに運行委託) 自主運行バス (1994.10 直営)	京都交通 丹海バス (阪急バスグループ, 正式名称, 丹後海陸交通 1944.2) 西日本ジェイアールバス
舞鶴市	自主運行協議会バス (1973.11 直営)	京都交通
綾部市	あやバス (2005.4 綾部市→関西丸和ロジスティクスに運行委託)	京都交通
宮津市		丹海バス
京丹後市	市営バス弥栄・久美浜 (弥栄町と久美浜町の町営バスを市町村合併後の 2004.4 京丹後市→丹海バスに運行委託)	丹海バス (京丹後市内のバス運賃上限 200 円の実施)
伊根町	©伊根バス (2004.4 伊根町→丹海バスに運行委託)	丹海バス
与謝野町	©コミュニティバスひまわり (2009.3 与謝野町→丹海バスに運行委託)	丹海バス

(注) ©はコミュニティバスである

(出所) 京都府ホームページ / <http://www.pref.kyoto.jp/kotsu/1181808733184.html>
(2009 年 12 月 10 日検索) および『バスマガジン』特別号等各種資料より作成

図 1-1 京都府の市町村位置図 (2009 年 10 月 1 日現在)

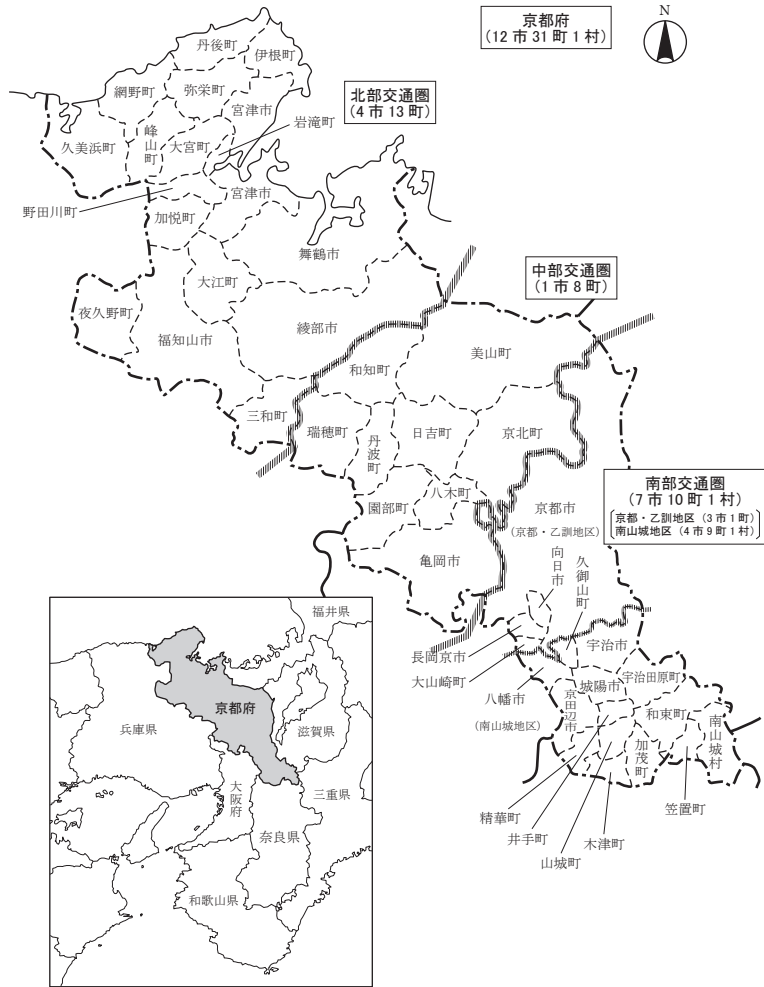


(出所) 『全国市町村要覧』(平成 21 年版) 第一法規, 2009 年 11 月刊, 273 ページより

の運行が著しく増加している。そのコミュニティバスは自治体直営は極めて少なく、ほとんど既存乗合バス事業者や地元の事業者に運行委託されている。

- ⑤ 2002 年 12 月にヤサカバスが、2005 年 5 月にプリンセスラインバスが新規参入した。
- ⑥ 2000 年 3 月 25 日から、公営交通の京都市交通局では横大路営業所の全路線を阪急バスが管理受託し、それ以後管理受委託が他の営業所にも導入されだした。

図 1-2 2002 年時点の市町村区域と交通圏区分



(出所) 『京都府における公共交通機関の維持整備に関する計画について』の答申書 (第 7 号), 2000 年 2 月刊, 4 ページより引用

表 1-2 2002 年当時の京都府内の乗合バス事業者の営業エリア (2002 年 1 月現在)

広域行政圏等		乗合バス事業者 (高速バスを除く)
南 部	京都市	京都市交通局, 京阪バス, 京阪シティバス, 京都交通, 京都バス, 京阪宇治交通, 京阪宇治交サービス, 阪急バス, 近鉄バス, 西日本 JR バス, 江若交通, 近江鉄道
	京都南部都市広域行政圏	京阪バス, 京阪シティバス, 京阪宇治交通, 阪急バス, 京阪宇治交サービス, 奈良交通
	相楽地区広域市町村圏	奈良交通, 西日本 JR バス, 三重交通
中部	京都中部地区広域市町村圏	京都交通, 西日本 JR バス
北 部	中丹地区広域市町村圏	京都交通, JR 西日本バス, 丹後海陸交通
	丹後地区広域市町村圏	丹後海陸交通, 加悦フェローライン, 京都交通, 全但バス

(出所) 京都府総合交通政策課資料より作成

2. 規制緩和以降京都府内乗合バス事業の新動向をもたらした背景

1 の末尾で述べた府内乗合バス事業に現れた新動向は、第一に規制緩和、第二に京都交通㈱の経営破綻による路線大再編、第三に規制緩和が実施された頃より並行して起こった市町村合併、いわゆる「平成の大合併」の進行という、“三大案件”が、大きく作用し引き起したものと考えられる。それぞれを見ておきたい。

(1) 乗合バス事業の規制緩和の影響

乗合バス事業の存続を根本から揺がす大きな動きとして、これまでの免許制度等の抜本的な規制緩和、事業自由化が実施された。乗合バス事業の免許制度を抜本的に規制緩和する道路運送法の改正が、2002年2月から施行された。正式名は「道路運送法の一部を改正する法律」で、2000年5月1日公布された。バス事業では参入規制を免許制から許可制へ、休廃止を許可制から6か月前の事前届出制へ、運賃を認可制から上限認可範囲内の事前届出制へ、が主要な改訂点である。

乗合バス事業の免許規制がなくなり、またバス運賃をかなりフレキシブルに決められ、バス事業者は届け出だけで自由に廃止を決めることが出来るようになった。このため儲かりそうな路線や時間に新規参入者が出てきた反面、赤字路線からの撤退・廃止が一気に進んだ。運輸局に廃止を届ければ、地元がいくら反対しようとも、自動的に6か月後には廃止されることになったためである。

更に2006年10月に道路運送法が改定されて、自治体やNPOによる自家用車による乗合バスやコミュニティバス運行が登録制となった。この点は“規制緩和の光の部分”として評価したい。

(2) 京都交通㈱の「倒産」・会社更生

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、京都交通のバス乗客数が下降の一途を辿っていた。その結果、2004年1月に負債総額83億円を抱えて経営破綻し、沿線地元では交通網の再編について早急に検討する必要を迫られた。

従来までは規制政策のもと「路線権」が保障され地域独占が形成されていたので、バス事業者はそれにいわば“あぐら”をかいて、“バス離れ”にもかかわらず、利用者のニーズにほとんど対応してこなかった現実がある。バス離れが進む中、過疎化、高齢化が著しい京都府北部地域では、路線バスのほとんどが赤字路線となっていたが、この地域に広大なバスネットワークを形成して路線バスを運行してきた京都交通株式会社(本社・亀岡市)が2004年1月16日更生手続き開始の申し立てをおこない、同月31日に更生手続き開始が大阪地方裁判所で決定される事態が発生し、府民に大きな衝撃を与えた。

京都交通㈱は、1992年をピークに売上高が減少しつづけ、1995年11月には賃金遅配・経営危機に陥り、その後経営改善を講じてきたが、引き続き収入減少や人員削減に伴う退職金負担、都市銀行の京都交通㈱に対する債権がRCC（産業再生機構）に譲渡されるなどから、資金繰りが困難に至ったとされている。

1年3か月にわたる更生手続きの結果、京都交通㈱は、北部については他社に営業譲渡し、京都交通㈱としての経営（再建）は南部のみとすることを発表し、2005年3月1日に開催された京都府生活交通対策地域協議会「京都交通対策部会」で4月1日以降の再編案が検討され、許認可手続きを行なっていくことが確認され、新しい体制に移行した。

その主な内容は、京都交通㈱の175路線を74路線にする再編と綾部市など4市町村については代替し、綾部市以北の32路線は大阪に本社がある日本交通㈱に営業譲渡された。なお、綾部市については3章で詳しく取り上げるが従来は1路線であった「あやべ市民バス」に、京都交通㈱の4路線を取り込んで運行することになり、住民の足を守る姿勢を鮮明に打ち出したことが注目される。

このように2005年4月1日以降、京都交通㈱の路線は新しい体制で運営されだしたが、その後南部の亀岡市地域の路線は京都交通㈱から京阪バスに営業譲渡され、京阪バスは子会社の「京阪京都交通㈱」を新設し2005年7月から同地域で運行をはじめた。

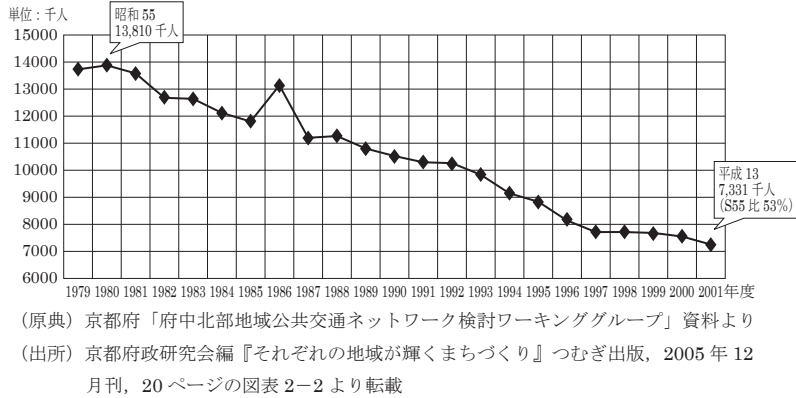
京都交通㈱の従来までのバス路線は大きく再編され、いくつかの事業者の運行に転換されたが、その際路線が大幅に廃止された。ただ少数だが、路線延長や新設されたケースがある。運賃についてもほとんどが京都交通㈱時代の運賃が踏襲されたが、あらたな事業者が運賃改訂をし、引き下げられた路線も少ないがあった。路線ネットワークの見直しで、目的地まで従来までは乗り換えなしで行けたのが、乗り換えが必要になり不便になった路線もいくつも出てきた。

ところで、遡って京都交通㈱の北部での運行状況は、乗合バス201台で、営業キロ数は約2,106キロメートル、運行系統数は約162路線、乗入市町は京都府7市6町（他に大阪府1町、兵庫県1市、福井県1町）で、これらすべての年間旅客数は約700万人強で、売上高は約18億円であった。他に、貸切バス71台等の事業を行っていた。北部地域の都市内の交通をはじめ、周辺部、都市間交通等、路線バスのほとんどを京都交通㈱がになってきたことから、北部地域の公共交通に深刻な影響を与えた。

北部地域の交通移動の現状と公共交通の問題について京都交通㈱に関する乗合バス数と利用者の推移（図2-1参照）を見ると、1990（平成2）年に176路線、年間利用者1,045万6千人あったのが、年々減少し、2002年には154路線、689万4千人にまで減少を見ている。京都交通㈱が営業している地域のうち、亀岡市を除いては、ほとんどの地域で鉄軌道の利用者数も減少していることから、過疎化と自家用車利用が一層進んだためと推測される。

しかし、利用者数が減少しているとはいえ、乗合バスは生活する上で欠かせない交通手段で

図 2-1 京都交通(株)の乗合バスの年度別利用者数推移



ある。とりわけ、通学に京都交通(株)を利用していた生徒は、幼稚園、小学生、中学生で 924 名、高校生で 314 名で、該当地域全体の通学者中、それぞれ 12.7%、2.9%を占めていた。

(3) 大規模な市町村合併の進展

京都府内における「平成の大合併」の進捗状況をしめすと、表 2-1 のようになっている。行政区域の著しい拡大によって、生活交通圏も拡大したが、乗合バス事業の対応は後手後手に回ったといえる。乗合バス事業者は、従来の路線網の維持にとどまり、打って出る意欲に乏しいことが指摘される。

表 2-1 京都府内の「平成の市町村合併」略史

発足年月日	新自治体名称	市町村合併前の名称
2004年4月1日	京丹後市	中郡峰山町・大宮町、竹野郡網野町・丹後町・弥栄町、熊野郡久美浜町が合併
2005年4月1日	京都市(変更なし)	京北町が京都市に編入された
2005年10月11日	京丹波町	船井郡丹波町、瑞穂町、和知町が合併
2006年1月1日	福知山市(変更なし)	三和町・夜久野町・大江町が福知山市へ編入された
2006年1月1日	南丹市	船井郡園部町・八木町・日吉町・北桑田郡美山町が合併
2006年3月1日	与謝野町	与謝郡加悦町・岩滝町・野田川町が合併
2007年3月12日	木津川市	相楽郡木津町、加茂町、山城町が合併

(出所) 各種資料より作成

以上、京都府内の乗合バス事業の最近 10 年間の推移・現状について特徴的な状況を概観した。次章 3～6 では具体的に、京都府内自治体の乗合バスの典型事例を取り上げ、運行状況や課題等を析出して行きたい。自治体が積極的に住民のための生活交通再生に乗りだし、成功している事例として、綾部市の「あやバス」と京丹後市の「上限 200 円バス」とがあるので、順次取り上げたい。

3. 綾部市営「あやバス」の運行と課題³⁻¹⁾

綾部市の「綾部市民バス」(愛称,あやバス)は、「市民による市民のための市民のバス」をスローガンに、2005年4月1日から全市的に運行されている。その背景には旧京都交通(株)の経営破綻があるが、困難を克服し短期間で自治体主体のバス路線網を構築した点が評価されている。

(1) 綾部市の概要

綾部市は京都府のほぼ中央に位置し(前出図1-1参照)、京都市から見ると北西76kmにある。面積は347.11km²で、人口は2005年10月1日現在37,755人で、人口密度は108.8人である。高齢化率は30.4%である。交通の状況だが、綾部市内にJRの山陰線と舞鶴線の分岐駅があり、また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(株)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、2004年1月の経営破綻で、市では交通網の再編について早急に検討する必要を迫られた。順次経緯を追って現在の状況まで述べていきたい。

①綾部市内バス路線対策検討委員会による検討

京都交通保全管財人の再編案の申し出が2004年10月に綾部市にあった。再編案は、ひと言で言うと、「従来まで支出してきた補助金の大幅アップと路線網の縮小・サービス水準低下の受け入れ」というものであった。旧京都交通運行時代には市の年間補助金額は約2,000万円であったが、再建案で市の補助金額の設定は、第1案で約4,100万円³⁻²⁾、大幅にサービス水準を低下する第2案で約3,300万円が提示された。

そうした提示を受けた綾部市では、直ちに対応し2004年11月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。「京都交通(株)の路線とバス停を守る」ことを前提に計5回の委員会が開催されている。専門委員として交通分野の専門家の参加も得て、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。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」

3-1) 本章の執筆は、四方八洲男・綾部市市長のインタビュー記事の「公が主体となったバス事業の運営—綾部市(あやバス)の取り組みから—」(『運輸と経済』誌2007年8月号掲載)、綾部市市役所での市民環境部渡辺部長と市民協働課安村和洋課長からの聞き取り、吉崎久・綾部市議会議員からの聞き取り、国土交通省総合政策局 総合政策局ホームページの公共交通活性化事例集 = <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html> の「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」からの引用、および「再生地域の足」(『日本経済新聞』2009年4月23日夕刊掲載)等をもとにしている。

3-2) 「2路線を廃止し平日の便数を116から40に減らすと同時に、2,000万円から2,500万円で推移していた綾部市の年間赤字補てん額を4,100万円にする案であった。『とんでもない。それなら自分達でやろう!』となった。』(『日本経済新聞』2009年4月23日付け夕刊より、安村市民協働課長の談話の表記を一部編集している。

バスを運行することを決断した。デマンド型乗合タクシー 4 路線と定時定路線バス 3 路線での、平日 127 便の運行が決まり、利用者の利便を図るため綾部市立病院と JR 綾部駅には全路線が通るようにした。

バス運賃は大幅に引き下げられた。福井県境に近い山間部に行く上林線を例にあげると、片道運賃がそれまでは最高 1,250 円であったが 500 円とした。高校生 1 か月の通学定期券代を 32,280 円から 8,000 円に下げた。

②市内全世帯対象のアンケート調査の実施

検討委員会の検討資料にするために、2005 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」を実施している。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。

③まず実証運行を開始 (2005 年度、2006 年度は 2 年契約の実証運行)

綾部市の「綾部市民バス」(愛称、あやバス)は、「市民による市民のための市民のバス」をスローガンにしてからわずか 3 か月の協議の中で 2005 年 4 月 1 日からの実証運行開始にこぎつけている。

このあやバスの事業主体は綾部市であるが、運行业務委託を受けたのは、地元綾部の京丹タクシー(株)である。使用車両は、5 年リースのマイクロバス 5 台(市貸与 1 台、京丹タクシー調達 4 台)とセダン型タクシー車両(京丹タクシー調達)である。

a ルート・ダイヤの工夫やデマンド型の導入

「あやバス」は、旧京都交通が運行してきた従来の市内路線を原則として存続したが、ルート面で大きく工夫した。

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 JR 綾部駅前の「あやべ観光案内所」と「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。

路線の特徴として、病院に通院する高齢者と、JR 利用者の利便性向上のため、全ての便が綾部市立病院と JR 綾部駅を組み込んでいる点が挙げられる。また高校生の通学に配慮したダイヤ設定も行っている。

利用効率の低い一部の路線は、「デマンド型乗合タクシー方式」を導入した。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、導入されたものである。利用者は、乗車時刻の 1 時間前までに京丹タクシーにある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。予約がない便は運行しない。

b パターンダイヤの導入

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。

c 運賃

ローカルバス路線の衰退のパターンである「利用者の減少→赤字→便数の減→さらなる赤字の累積→路線の廃止」という悪循環を防ぐため、気軽に利用されるように料金体系が工夫されている。

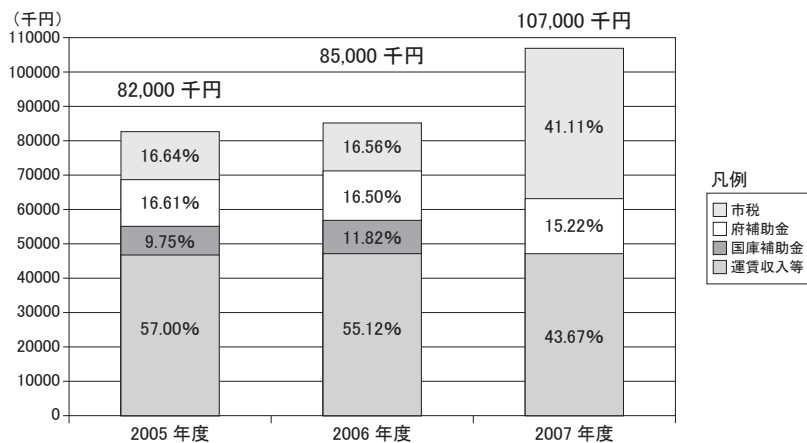
市街地を巡回する東西線・南北線はどこまで乗っても200円で、それ以外の路線も100円から500円までで運賃設定された。小学生以下は1路線どこまで乗っても片道100円で利用できる。通学定期は片道運賃500円の路線で1か月8,000円に設定され、さらに、70歳以上は健康長寿定期で1か月3,000円で全路線乗り降り自由に利用できる。

このように市内6路線において、市街地は片道200円均一、その他のエリアは最高500円(従来最高片道1,250円)の対区間制運賃を採用した。定期運賃も改善され、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。高齢者の生きがいがづくりや行動範囲の拡大を支援するため、健康長寿定期券が新設され、これにより70歳以上の人を対象に、1か月3,000円で全線乗り放題とした。

④利用者増と採算

採算面では最低でも1日4,000人以上の利用が必要となるが、これを上回る利用が続いた。年間目標乗車人数15万人に対して、実証運行1年目(2005・平成17年度)は約20万人、2年目(2006・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134.05%、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

図3-1 あやバスの収支状況推移



(出所) 綾部市資料より

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(2005・平成 17 年度), 2 年目(2006・平成 18 年度)ともに約 4,600 万円の運賃収入となった。目標達成率は, それぞれ 133.6%, 132.3%となっている(図 3-1 参照)。

かつて京都交通に支出していた補助金額を削減している。これには利用者増加とともに京都府と国からの補助も効いている。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。

こうした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, 旧京都交通管財人が会社更生手続きの際に示した再建案にもり込まれた市補助金額よりも大幅に少なくなっている。なお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。

わずか 3 か月間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と指摘されている。公共交通サービス崩壊の危機に攻勢的に立ち向かい, 独自の交通体系を構築した市の姿勢は高く評価できる。

こうした「あやバス」の特徴をまとめると, 以下 4 点が挙げられる。

i 自治体が主体となって生活交通システムを構築

路線, 運賃, ダイヤ, バス停

ii わかりやすく利用しやすいダイヤ設定

1 時間に 1 便, あるいは 2 時間に 1 便で, 定時刻のパターンダイヤの導入

iii 低廉な運賃や定期代の設定

市街地は 200 円均一, 最高でも 500 円。高校生の通学定期代も切り下げ, 高齢者向けの格安定期を導入した

iv 利用者の少ない路線はデマンド型乗合タクシーを導入

予約のあった便のみ運行し, 予約がなければ運休する

このように「あやバス」は京都交通時代の全路線を基本的に維持した上で, 運行本数を増やし, その他工夫し利便性を大いに高め, 運賃を大幅に値下げした。それにもかかわらず, 市の負担金額を削減する効果をあげた点を高く評価したい。

2 年間の実証運行後本格運行がはじまるが, しばらくして運行委託先から“契約解除”の申

し出が出来ることになる。

⑤運行委託先の変更

あやバスが運行されて4年目に入る2008年7月31日に、運行委託先の京丹タクシーから突如、業務委託契約解除の申し出が行われている。「委託料を巡る見解の相違から委託していた地元タクシー会社が撤退を表明し、市民の間に先行きの不安がひろがった」(『日本経済新聞』2009年4月23日付け夕刊記事を一部編集して引用)。運行会社は燃料価格や人件費の著しい高騰を撤退の理由にあげたが、しかし真相は同社の経営危機でバス運行が出来なくなったというものである。その後同タクシー会社はタクシー業を廃業している。

2008年8月12日に綾部市は上記解約の申し出を受理し、新規運行事業者を公募提案型で募集した。あくまでも綾部市に関わる地元関係企業という条件を受けて、地元総合物流企業の「関西丸和ロジスティクス㈱」が委託先に選定され、6年間の運行委託契約が結ばれ、同年12月25日から運行を引き継いでいる。同社の親会社は東京の吉川市で乗合バスの運行をしており、乗合バスの経験はある。

a 新しい運行体制が発足

タクシー会社でないため、従来のデマンド乗合タクシーはすべて廃止された。すべてが定時定路線バスとなりバス停の統合やダイヤ減少もあったが、路線数は1路線増加し計8路線(平日118便)になった。運賃や定期代の変更は無く、運行車両は10台すべて新車になり、運転士マナーも以前よりも好評である。車両の内訳は、中型バス(58人乗り)2台、小型マイクロ

写真1～6 あやバスの新車両



写真1



写真2



写真3



写真4



写真5



写真6

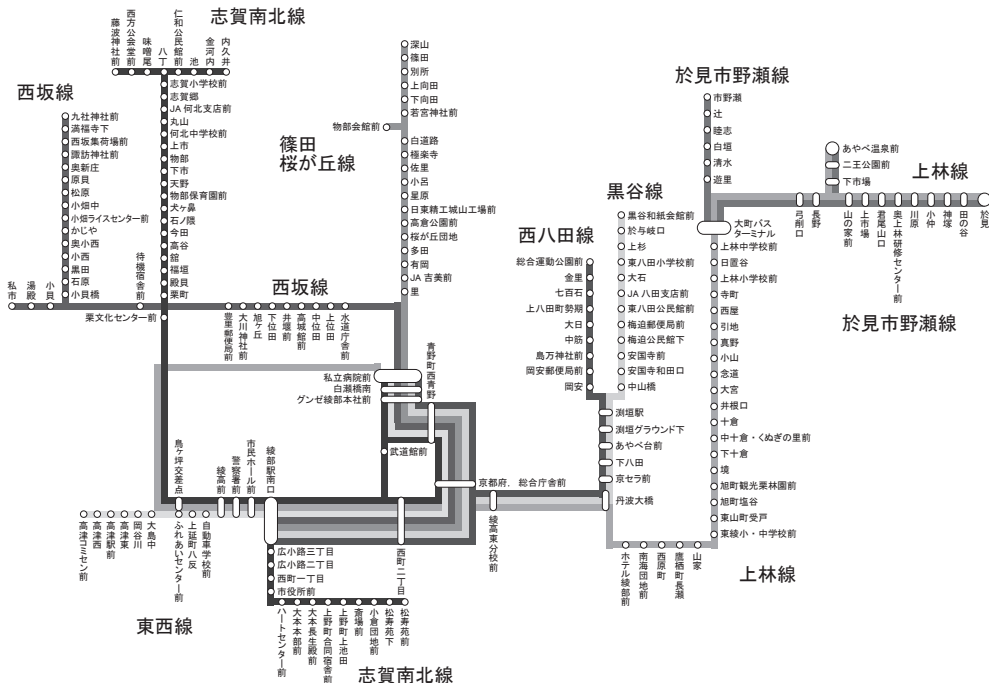
(出所) 2009年5月19日土居靖範撮影

図 3-2 あやバスの携帯時刻表 (表表紙と裏表紙)



(出所) あやバス携帯時刻表より

図 3-3 あやバス路線図



(出所) あやバス携帯時刻表より

バス (29 人乗り) 4 台, コミューターバス (13 人乗り) 4 台である。

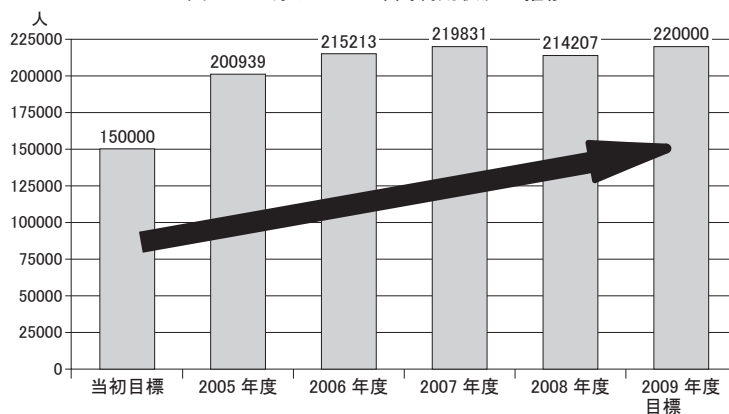
b 委託料の引き上げ

委託先の変更で委託料が引き上げられ, 綾部市の負担は年間 4,000 万円程度になっている。タクシー会社の運行撤退問題で一時落ち込んでいた利用者数は戻ってきてはいるが, 2009 年度目標の 22 万人には届いていない (図 3-4 参照)。

現在の綾部市の姿勢としては「あやバス」は福祉バスではないので, 収支を度外視しないで, 身の丈に合った「市民による市民のための市民のバス」を目指すとしている。地域住民に「おらがバス」意識を高めることが必要と考えており, とりわけ「70 歳以上の高齢者の免許返納」によるあやバス利用の促進拡大を狙っている。

綾部市域の「交通空白地域」の解消が大きな課題と考える。綾部市の「水源の里条例」制定 (2006 年 12 月) は全国に大きなインパクトを与えたが, そこへのアクセスがマイカーしかないのでは困る。全市域におけるすべてのひとと環境に優しい生活交通導入が綾部市の今後の大きな課題と考える。当面の解決課題としては一層の利用促進とデマンド交通の復活といえる。ただ, このあやバスという市民バスの経験が, 次に取り上げる京丹後市の「上限 200 円バス」追求の大きな伏線となった意義は大きい。

図 3-4 あやバスの年間利用状況の推移



(出所) 綾部市資料より

(つづく)

