

## 「あやバスの取り組み——経緯・現状と課題」

綾部市 市民環境部 市民協働課 課長  
安村 和洋 氏

### ●はじめに

皆さん、こんにちは。本日は「経緯・現状と課題」というテーマで報告させていただきます。

私どもは「がんばれあやバス 乗って育てる市民のバス」というフレーズで取り組んでいます。

市民協働課は、バスだけではなく、自治会などのコミュニティ事業や、ボランティア活動の支援、それから法律相談、行政相談など市民相談の窓口でもあります。その中の一つとして、JR や北近畿タンゴ鉄道の利用促進等、公共交通関係としてバスに取り組んでいます。私以下職員は5人です。したがって、綾部市のバスの担当者も全くの素人ですので、本日、専門の方々の前で話をさせていただくということで大変緊張していますが、よろしく願いいたします。

### ●綾部市の概要

綾部市は京都府のほぼ中央やや北より、京都市から76kmのところにあります。面積は347.11 km<sup>2</sup>で、平成の大合併までは京都市に次いで大きな地域でしたが、平成の大合併で京都府内では京都市や京丹後市などに次いで5番目となりました。

人口は平成22年の国勢調査の結果、35,849人(速報値)と、前回調査の平成17年に比べて約2,000人減少しています。

高齢化率は平成23年3月末で32.2%ですが、全国平均が約23%と聞いていますので、かなり高齢化が進んでいると言えます。

また、JR 山陰線と舞鶴線の分岐点であり、また舞鶴自動車道、京都縦貫自動車道等、高速道路がクロスするまちです。

特色としては、グンゼ発祥の地であり、大本教の開教の地としても有名です。

### ●あやバスの経緯

#### ＜バス会社の倒産＞

それでは、あやバスについて、まず経緯から紹介したいと思います。

平成16年1月16日に、京都府北部を中心に運行していた旧京都交通というバス会社が、約83億円の負債を抱えて倒産したのが発端です。

その後、京都府を中心に、今後の京都府内の交通体系について検討していただきましたが、最終的に同年11月30日、亀岡以北についてはタクシー会社の日本交通が事業継承するというので、本市に提案がありました。

これまで綾部市ではバスを7路線、平日上下116便運行し、旧京都交通に赤字補填として年間2,000万円～2,500万円ほどの補助金を出していました。それに対して、事業継承する事業者からは、2路線～3路線を廃止して、なおかつ、これまでの1日116便を1日40便もしくは34便に減らし、さらに市の補助金としてこれまでの1.5倍～2倍相当の負担をして欲しいという提案でした。

一旦は、この条件を受け入れました。綾部市は交通の要衝で、北に舞鶴市、西に福知山市があり、その分岐点になるわけですから、各市町と同じような条件で対応しようと考えたわけです。

しかし、12月7日に綾部市内バス路線対策検討委員会を開き、「綾部市は独自のバスを運行する」と決意し、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ました。そして、そのバス対策として私が税務課から異動となりました。全くバスについては承知していませんでしたので、何が起きていたかもわからないような状態のまま、「今日からバスの担当者」と言われて取り組むことになった次第です。

地域の各界各層の方々に検討していただく検討委

員会には、京都大学の中川大先生に専門委員として入っていただき、検討が進められました。

平成 17 年 3 月末をもって綾部市からバスが撤退するという状況の中で、3~4 ヶ月という短い期間に今の交通体系を作り上げたわけです。

### ＜あやバス運行開始と 2 度目の撤退＞

そして、京丹タクシーという会社が新たなバス会社として「あやバス」の運行を 4 月 1 日から始めました。時間もあまりなかったので、2 年間は試行的に運行しようということで実証運行として契約をしました。

そして平成 19 年からは、2 年間の運行実績を基にして 3 年間の契約更新を行いました。燃料の高騰や人件費の増大を理由に、突然、契約解除の申し出がありました。したがって、また、新たなバス会社を探さなければならなくなったわけです。

私どもとしては、やっと「あやバス」の運行を始めたところで、またその会社に撤退されたわけですから、そういう意味では 2 回、「あやバス」をつくり直したということになります。

契約解除については、道路運送法の中に、運行事業者がバスを撤退する場合、6 ヶ月間の猶予期間があるという条文があります。ただし、6 ヶ月すれば自動的に綾部市からバス会社が撤退するという、危機的な状況になりました。

そこで、綾部市では、早速、地域公共交通会議を開きました。その中で、綾部市内にはタクシー事業者が、それまでバスを運行していたタクシー会社と、平成 17 年に「ノー」を出したタクシー会社の 2 社しかなかった。公募提案型によって、綾部市内でバスを運行してもらえるところを募集しました。お陰さまで、平成 20 年 12 月 25 日からは新たな「あやバス」として運行を始めています。

### ●新たな「あやバス」の運行

#### ＜四つの基本目標＞

平成 17 年にバスを走らせた時から「社会インフラ、生活インフラとしてのバス交通」「まちの特性に合わせたバス交通」「まちの魅力、まちの顔としての

バス交通」「市民によって支えられるバス交通」という四つの基本目標と、より具体的な「高齢者の外出機会の増加」「商店街の活性化」「観光の活性化」「環境への貢献」「交流と出会いの場の提供」「地域間のつながりの創出」「健康と安全のまちづくり」という七つの目標を設定しています。

### ＜路線設定の考え方＞

路線の基本的な考え方は、これまで市立病院にバスが乗り入れていなかった。全便を市立病院に乗り入れるようにしました。

それから、通学に配慮した路線、ダイヤを設定しています。

さらに、既存の路線及び運行本数を確保して、一部の路線においては増便しています。

そして、平成 17 年の運行時はタクシー会社にバスの運行を委託しましたので、デマンド方式を京都府で初めて取り入れました。ただし、高齢者にはデマンドと言っても理解していただけないので、綾部市では「予約型乗合タクシー」という名称を使うことにしました。しかし、現在の運行はタクシー会社ではないので、定時定路線に切り替えています。

また、街なかについては新たなコミュニティバス路線を新設しています。

### ＜あやバスの風景＞

平成 17 年当時の「あやバス」を紹介します。

乗り入れるようになった市立病院は、21 科目、206 床の病院で、年間約 66,000 人が受診に来られます。

予約型の乗合タクシーはジャンボタクシーを使っています。

JR 綾部駅南口は、日中は高齢者が多く利用されています。

当時のバス会社のバス停と比較すると、「あやバス」のバス停はできるだけ情報を載せるような形で作られています。

### ＜あやバスの特徴＞

「あやバス」の特徴の一つは、自治体が主体となった交通システムの構築です。

時刻表については、路線、運賃、時刻をできるだけ詳しく載せていますし、バス停は、交通会議や検討委員会などで決めていただき、これらをトータルいくらで事業者が受けるのかという形で委託しています。

わかりやすく覚えやすい時刻としてパターンダイヤを導入しています。例えば、8時15分に一つのバス停に来れば、9時15分、10時15分、11時15分と1時間ごとのその時刻に、バス停にバスが来るという取り組みをしてきました。

それから、低廉な運賃を設定し、市街地は一律200円、子供運賃は1回100円としています。子ども運賃は大人運賃の半額という場合が多いのですが、「あやバス」の場合、子どもについては長い距離も、短い距離も、1回乗るごとに100円に設定しています。

また、最高でも片道500円としており、旧京都交通の場合、片道1,250円かかっていたところでも「あやバス」は最高片道500円ですから、一番遠くから病院へ行く場合でも、これまでは綾部駅までの往復で2,500円かかっていたものが、往復1,000円で済みます。しかも、70歳以上の方には「健康長寿定期」という1ヶ月3,000円で全線乗り放題の定期券を作りましたので、非常に割安でバスを利用いただいています。

そして、需要が少ない路線については、予約型の乗合タクシーを導入しましたが、現在はタクシー会社ではないので、取り組んでいません。

#### ① 予約型乗合タクシー

これまで取り組んでいた予約型乗合タクシーのシステムは、今でも有効な選択肢の一つだと思っています。これはタクシーの遊休利用ですので、やはり、タクシー会社がこのような事業を取り入れた場合は、車両や人件費などの無駄がある程度省けるのではないかと思います。

「あやバス」の場合の予約型乗合タクシーは、予約があれば走りますが、予約がなければ走りません。このように、利用の少ない路線で空のバスを走らせないための手法として導入したシステムです。

### <運行概要>

改めて運行の概要を紹介しますと、事業主体は綾部市です。

運行事業者は㈱関西丸和ロジスティクスという、総合物流事業者で、これまでは荷物を運んでいましたが、今回、綾部市でバスの運行に協力いただいています。

運行開始は平成20年12月25日、路線数は8路線で、平日で118便です。

ターミナル、運賃、定期券は従来どおりです。

車両はすべて新車で、中型バス58人乗りが2台、小型マイクロバス29人乗りが予備車を入れて5台、コンピューターバス13人乗りが4台です。

#### ① 路線

路線図をご覧くださいますと、於見から市立病院まで37kmあり、往復すれば京都まで行ってしまう距離になりますが、片道500円で行くことができます。

#### ② 車両

バスは中型、マイクロバス、コンピューターの3種類です。コンピューターは15人乗りのワゴンを改造して、バス型仕様で押しボタンや運賃箱などを付けていますし、車内アナウンスも付いています。

#### ③ 利用状況

月別の乗車人数は、㈱関西丸和ロジスティクスになってから毎月ほぼ伸びているという状況です。

年間の利用状況については、当初、平成17年には150,000人を目標設定していましたが、平成23年度以降に245,000人を目標にしました。しかし、結果として22年度に245,000人を超え、お陰さまで右肩上がりに伸びています。平成20年度に少し落ちましたが、これはバス会社が替わった時の不安もあって、結果的に利用者が減ったものと思われる。

#### ④ 収支状況

バスの収支状況は、綾部市が委託の形で運行事業者に支払いをしているので、払う分は払う、貰う分は貰うという方法をとっています。

平成17年から順次、収支を明らかにしていますが、平成22年度の見込みは年間134,672,000円となっていますが、約35%が運賃収入、30%が京都府

の補助金、そして35%が綾部市の持ち出し、つまり赤字ということです。

乗車人数は1日平均673人で、人口の約2%が利用しているという状況であり、赤字を解消することは最初から目標としては出していません。

### ⑤ 運賃の内訳

運賃の内訳は、これまでは現金収入のウェイトが高かったのですが、今は定期券、特に70歳以上を対象にした健康長寿定期が増えています。傾向としては定期利用者が増えて、現金利用者が少なくなっています。

1日乗車券はあまり使われていません。何回も乗り降りすることはあまりないようです。

### ⑥ 市民の声

市民の声としては、「全便が市立病院に行くようになって便利になった」「新車になって乗り心地が良くなった」という意見もあれば、「予約型乗合タクシーに戻してほしい」「便数が減って困る」「もう少しJRの乗り継ぎを良くしてほしい」という意見があります。また、「綾部市のバスなのだから、路線を延長してほしい」という強い要望も出ています。

### ●今後の取り組み

今後の取り組みは4点あります。

綾部市は、財政的に非常に脆弱な市でもあるので、やはり、身の丈に合ったバス路線を確保したいと考えています。

それから、市民の皆さんの支えによってバスが運行されているということを理解していただきながら、地域住民に「おらがバス」という意識を持っていただけのように、「乗って育てる がんばれ あやバス」というキャッチフレーズの下で取り組んでいます。

また、さらなる利用促進を図ることと、交通空白地の解消にも努めます。

#### ① 利用促進の取り組み例

利用促進の一例として、昨年度はあやバス絵画展を行いました。

また、綾部市では毎年秋に「産業まつり」を開催しており、この時は「あやバス」全路線で乗車無料にしています。無料といっても、運賃は産業まつり

の実行委員会で負担していただいています。本来、土日は利用客が少ないのですが、この時は通常の土日の2.4倍の利用がありましたので、潜在的な利用者数はまだまだあるのではないかと考えています。

#### ② 交通空白地の解消

交通空白地の解消としては、昨年の5月10日からNPOによる過疎地有償運送を行っています。綾部市は、交通空白地について、日常生活に必要な交通手段の確保を目指し、道路運送法に基づく登録をされる場合、地域で組織されたNPOに対して、車両取得については350万円までを全額補助、運送事業の補助は赤字の7割、もしくは150万円を限度に赤字補填をしています。

このような支援を受けて、現在、NPOが10人乗りワンボックスを走らせています。

#### <まとめ>

結論として、広域な市域である本市において、利用しやすい交通システムとはどういうものなのかということにいつも悩んでいます。「これで良いのか」という思いもありますし、「まだまだ考える余地があるのか」と思うこともありますので、本日は皆さんからのご意見をいただいて、参考にしたいと思っています。

ご清聴、ありがとうございました。