

一元化管理のコミュニティバスシステム ～当別町での戦略的取り組み～

北海道大学大学院 公共政策学連携研究部 教授 加賀屋 誠一

その昔、仙台藩岩出山の領主伊達邦直公以下が集団で移住し、開拓の歴史が始まった当別町。札幌市都心から15～25km至近距離にあるが、自然豊かで、石狩管内有数の米の生産と切り花の生産が盛んな町です。また近年は、札幌大橋の開通による道路アクセス向上、JR学園都市線の増便など交通の利便性による宅地造成も行われ、田園都市としての居住形態が充実しております。町では、約2万人の町民の足としてのコミュニティバス運行計画を検討してきましたが、特に教育機関、医療機関などの送迎用と住宅団地の住民用それぞれの目的で走っていたバスを、一元的に管理する新しい形のコミュニティバスを考えました。このことによってそれぞれの車両費や人件費も一括管理が可能で、経費節約ができ、また運行面でも効率的な路線を設定し、その交通手段を地域住民に提供できるといった多様なメリットが現れると考えられております。ここではその計画について紹介し、現在実験運行を行っているコミュニティバスの現状について述べることにします。

コミュニティバスとは

コミュニティバスは、主として自治体が住民の移動手段を確保するために運行する路線バスを指します。大都市都心部は、ふつうバス事業者による運行が行われておりますが、地方自治体においては、採算上の問題もあり、そのような形態の乗合バスの運行が難しいのが現状です。そのため、そのような自治体では、それぞれ独自のコミュニティバスの運行を行っている例が数多くあります。現在、400程度の市町村がコミュニティバスの経営を行っているといわれております。運行の形態としては、既存バス事業者が運行するもの、貸し切りバス事業者が運行するもの、地方自治体が運行するものなど様々です。自治体が運行する場合は、国土交通省から運行許可を取得し、地元のバス業者に委託することもあります。いずれにしても、利用する住民が参加し路線の設定や運行計画を行う場合が増えてきました。また最近NPO法人などが事業の運営を行うケースもあります。

これらは、平成14年にバス運行の規制緩和により道路運送法が改正されたことに起因していると考えられます。

コミュニティバスの運営の問題点

一般的にバス運営については、経常的な赤字を持つ場合が多く、コミュニティバスの場合は、地方での運行、あるいは、バス事業者が運行を控えているような地域での運行が多いといえます。また運賃も収支を均衡させるような設定が難しく、自ずと経常的な赤字が大きくなるのが考えられます。いずれの自治体も、住民の足としての公共交通確保の意味から、赤字補填が必要不可欠です。したがって、多くの自治体では少しでも補填分を少なくしようという運営に苦勞しているのが現状です。



図1 実験運行による路線

当別町でのバス運営システム

以上のように、改正によって多くのバスが走れるようになりましたが、同時に、利用者が少ない路線では採算がとれず、バス事業者の撤退が進むことになりました。当別町においてもそれは例外ではなく、今ある二本のバス路線も近い将来なくなる可能性があります。したがって、将来バス交通が地域の生活の質とどう関わってくるか議論し合いながら、既存の路線バスにはない新しい発想をコミュニティバスに持たせる必要があります。すなわち、地域の状況や課題について考えた上で計画し、その地域と一緒に育てる公共交通がコミュニティバスの役割だと考えられます。コミュニティバスはまちづくりの中で育っていくサスティナブルな公共交通なのです。高齢化社会を迎える町の中で、すべての住民のためのモビリティを確保するための交通ともいえます。当別版「コミュニティバス」は、当別町の交通ポテンシャルを生かしたものです。それは、これまで複数事業者が運行していたそれぞれのバスを一つの運営形態に統合、一元的な管理を行うことです。その結果、車両や人件費に関わる経費を節約することが可能となりました。また、これまで個々の目的のために動いていたバスを住民全体に開放し、住民のニーズに基づいた効率的な路線設定を行い、合理的な運行計画を行うことができるようになりました。このように従来の各事業者の運行目的を果たしながら新たに地域住民のための生活交通手段をつくりだしたことが、当別コミュニティバスシステムの特徴です。さらにJR駅との連結性を強めたことも使い勝手のあるバスシステムの実現を可能としました。



コミュニティバスと停留所



コミュニティバス内からスウェーデンヒルズを望む

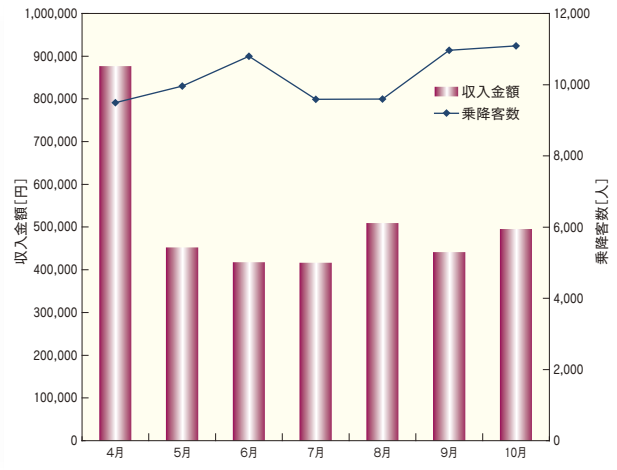


図2 実験運行における乗降客数と収入

実現のための可能性の検討と実験運行の状況

実現のためには、事前の準備のための検討を行わなければなりません。このため、運行主体へのヒアリング調査、資料収集、および住民のニーズ把握のための意識調査等が行われ、また新しい運営運行組織構築のための連携方法に関わる議論が行われました。そして、スケジュール、ルートなど運行方法の決定、需要予測、それに伴う収支分析が行われました。それらの結果により、コミュニティバスのルート設定を行ったのが図1です。町内全域においてバスルートが網羅され、タイムテーブルも、現況からの改善がみられました。この結果需要予測として、全路線1ヶ月利用者数が3,300人、経常収支においても運賃収入が年間で1,100万円程度見込まれることとなり、これは運行経費5,000万円の約20%となりました。実験運行の中間報告結果について簡単に紹介すると、図2のようになります。これを見ると、利用客数で約3倍、運賃収入ですでに当初予定の50%近くになっており、順調な運行状況であることがわかります。

住民の生活交通としての役割

このように、実験運行では、いくつかの予想外のことが現れております。まず、全体としては、利用者が予想を大きく上回ったことです。その多くは格安の定期券購入によるバス利用を行っております。次に、町内循環線より、距離の長いあいの里線や西当別線、金沢線といった路線の利用が多いことがわかります。住民の生活交通としての役割は、より広域的な交通行動を促しているといえます。それに比べ、町内循環線は、思ったほど利用が高くありません。来年の本格運行までに、路線を変更した実験が今後行われる予定です。以上のことを総合的に考えると、一元管理コミュニティバスは、住民のモビリティの助長と、アクセスビリティの改善に寄与するといえるでしょう。

補) 実験運行の詳細については、当別町役場ホームページ <http://www.town.tobetsu.hokkaido.jp/kikaku-bus01.htm> をご覧ください。