特集

路線バス復活物語 ～第1章～

千歳市交通戦略プラン

～路線バス復活に向けて～

市内には、路線バスをはじめ、鉄道やタクシーなどの公共交通機関があります。

中でも、鉄道などに比べて短い距離の移動に利用することが多い路線バスは、自動車を持たない方にとって、通勤や通学、買い物などに欠かせない「日常の足」となっています。

「広報ちとせ」平成23年1月号では、路線バス復活物語の序章と題し、公共交通の種類や路線バスを取り巻く課題、路線バスを支える仕組みなどについて紹介しました。

今月は、序章に続く第1章として、路線バスを取り巻く課題に市がどのように取り組もうとしているのか、今後の対策などを紹介します。

広報ちとせ「平成23年1月号」の紙面

路線バスを取り巻く課題や路線バスを支える仕組みなどに触れながら、地域のバス路線は、地域で守っていくことの大切さを紹介した内容です。

路線バスの現状とは

私たちの「日常の足」として利用されている路線バスは、自動車の普及に押され、利用者は、減り続ける一方です（図1参照）。

利用者の減少は、運賃の値上げやダイヤの減便、路線縮小などサービスの低下となり、バスの利用者がさらに減少する悪循環につながってしまいます。

図1：1年間のバス利用者数

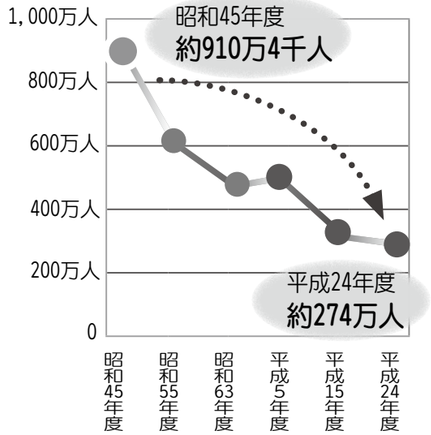
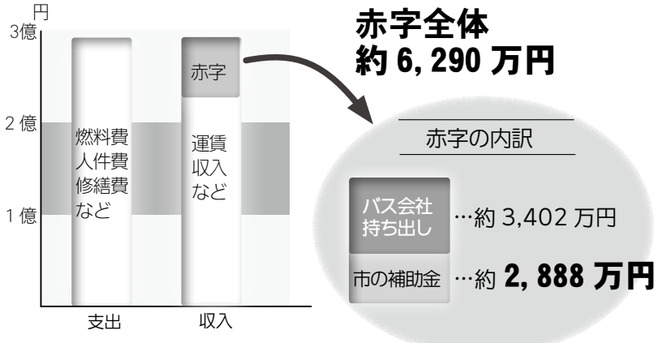


図2は、平成24年度における路線バス事業者の収支を表したものです。

市は、路線バスを維持するため、毎年バス事業者に補助金を交付しています。

平成24年度にバス事業者へ交付した補助金は、約2，888万円で、平成21年度の2，631万円（平成23年1月号で紹介）に比べて約257万円も増加しています。

図2：平成24年度 市内バス事業者の収支



これまでの取り組み

路線バスは、高齢化が進展する社会にとって、なくてはならない公共交通機関です。

これまで市には、「市長への手紙」をはじめ、「千歳市町内会連合会」などから、バス路線の拡充やダイヤの見直しなど、バスサービスに関する利便性の向上を望む声が多く寄せられています。

市では、路線バスをはじめとした、市内全体の交通がどうあるべきかを検討するため、平成24年3月に、**市の交通政策を研究するチーム（タスクフォース）を編成しました。**約1年にわたり、さまざまな角度から議論を重ね、平成25年2月に研究成果をまとめました。

また、タスクフォースの研究と並行して、市内全体のバス路線再編に向けた課題を明らかにするため、**モデル事業として平成25年10月から、向陽台地区におけるバスサービスの改善に取り組んでいます。**

総合案内所でインタビュー

バス総合案内所で勤務する
（ペウレ千歳1階）

山内（やまうち） 千明（ちあき）さん
北海道中央バス株式会社

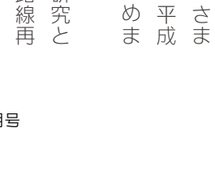
毎日、70人ほどの方が、定期券の購入やダイヤの確認などのために、この案内所を訪れます。

最近では、外国人観光客の方から「支笏湖に行く便は、何時に来ますか？」というような問い合わせも多くいただいていますね。

以前、高齢の方がバスの中に貴重品を入れたバッグを忘れてしまったことがあり、ここへ相談に来ました。バスの営業所に連絡を取り、バッグは、無事に見つかりました。

後日、その方がわざわざ、お礼に来られ、心温まる気持ちになったことを覚えています。

「バスが遅れている」、「乗務員の態度が悪い」など、お叱りの声も少なくありませんが、少しでも快適にバスを利用してもらえるように、一人ひとりの声に耳を傾けていきたいです。



タスクフォースの研究

タスクフォースでは、自動車が普及した現代において**「路線バスは、多額な補助金を使ってまでも市民にとって必要な乗り物なのか」**、「近所のショッピングセンターやコンビニエンスストアが突然撤退してしまったら」という素朴な疑問から議論をはじめました。

また、バスの試乗や駅周辺における交通の実態、市民の声などを調査するとともに、全国的な交通問題に詳しい専門家のアドバイスも受けながら進めました。

研究成果を発表しているときの様子
（平成25年2月）

タスクフォースの研究まとめ

■ 自動車に依存した社会のもろさ

自動車の普及は、広い範囲での買い物など消費生活レベルを向上させた一方で・・・

- 住宅や店舗の郊外化を押し進め、人口が分散
- まちの拡大による道路整備費や除雪費などの増大
- 慢性的に発生する交通事故

■ 近所のショッピングセンターが突然なくなってしまったら・・・

自動車を持たない高齢者などは、買い物に行くことが難しくなる・・・

自動車のみならず、路線バスやタクシーなど移動手段を選択できる社会基盤を整えることが重要

■ 路線バスは、必要なの？

路線バスを含め、公共交通機関は・・・

- まちを循環させる機能を持つ血液のような存在
- 市民生活に欠かせない存在

向陽台モデル事業

市内全体のバス路線を見直すためのモデル事業として、サービスを改善した向陽台地区。

商業施設や医療施設などを結ぶ循環型の路線再編や通勤通学のラッシュ時に対応する快速便の運行、最終便の発車時間延長などの改善により、利用者の増加傾向が見られます。

また、今年2月から2か月間実施した、商業施設による「買物バス券」の発行も、向陽台地区内におけるバスの利用者増加に一定の効果がありました。

一方で、ダイヤの増便などによって運行コストは増加することから、具体的な結果の検証には、しばらく経過を見る必要があります。

向陽台モデル事業から見えてきた課題

モデル事業の取り組みを通して、市内全体のバスサービスを改善するための課題が少しずつ見えてきました。

・住民ニーズを把握するために実施したアンケートの回答者は、バスを利用している方に偏る傾向があること

・円滑な合意形成を図るためには、町内会の協力が不可欠であること

・路線や運賃などサービスの改善による結果の検証には、時間がかかること

2 向陽台地区の方に聴きました

バス サービスは、便利になりましたか？

【里美／50代の女性】

大学生の子を持つ親です。帰りが遅いときは、ＪＲ千歳駅に車で迎えに行っていましたが、最終便の時間が延長になったことで、迎えの負担が減り、助かっています。

【文京／20代の男性】

通学で、朝の快速便を利用しています。ＪＲ千歳駅に早く到着するようになったので、時間にゆとりができました。

ただ、毎日利用するので、料金がもう少し安くなると嬉しいです。

【文京／70代の女性】

週に１度、市民病院に通院しています。

タクシーを利用して通院することもあったので、市民病院までの便が増えたことはとても助かっています。

千歳市交通戦略プラン　～路線バス復活に向けて～

全道一若く、活力にあふれているまちとして知られる千歳においても、高齢化の波は、着実に押し寄せています。

自動車に依存した現代社会は、まちの拡大により住宅や店舗の郊外化が進んでいることから、自動車を持たない高齢者などが買い物や病院に行くことが難しくなっています。

このため、高齢者などの移動手段として公共交通機関を存続させることや利便性を向上させることなど、多くの課題に取り組む必要があります。

この課題は、市や交通事業者、地域住民が個別に取り組んでも解決することは難しいのが現状です。

そのため、市では、タスクフォースの研究成果や向陽台モデル事業の経験を生かし、交通事業者などの関係機関とともに、市内全体のバス路線再編など、具体的な対策を行うために「千歳市交通戦略プラン」を策定します。

「千歳市交通戦略プラン」その内容とは？

プランの内容は、まち全体のバス路線再編、ＪＲ千歳駅周辺における乗り継ぎや乗り換えの見直し、交通情報の発信などの検討を行います。

また、スマートフォンなどでバスの運行状況をお知らせする、バスロケーションシステムの導入も検討していきます。

プランの策定にあたっては、国の補助金を活用して、バスの利用実態や市民アンケート、交通量などの事前調査と分析を行い、市民や交通事業者などの関係機関で構成する「千歳市地域公共交通活性化協議会」で素案を策定します。

最終的なプランは、この素案を基に、シンポジウムや関係者への説明会などを通じてまとめていきます。

プランは、今年度から着手し、平成27年度に策定する予定です。

3 まちの方にインタビュー！

「路線 バス に対して思うこと」
あなたの率直な声、聴かせてください！

【東郊／50代の女性】

冬は、道が悪いのでバスが遅れるのは仕方がないと思いますが、バスを待っている間、とても寒いです。

遅れているバスが、あと何分で着くかなどが分かれば良いです。

【清流／20代の女性】

乗り継ぎするバスが先に出発してしまうことがあります。乗り継ぎの接続を改善してほしいです。

また、市役所まで、バス１本で行けないのは、不便ですね。

【末広／20代の女性】

新千歳空港まで、通勤でバスを利用しています。

職場のすぐ近くにバス停があるので便利ですね。

片道の運賃が２２０円と安いので、利用しやすいです。

【新富／30代の女性】

子どもが小さく、ぐずったりすると回りに迷惑がかかると思い、バスを利用する機会はあまりないです。

近所の停留所には、１時間に１本しかバスが来ないので、もう少し便数が増えるとバスを利用するかもしれませんね。

【弥生／60代の男性】

家のすぐ近くにバス停があるので、１か月に数回、バスを利用してＪＲ千歳駅に行きます。

最終便の時間が早いので、もう少し遅い時間の便があると、ありがたいです。

記事の詳細

企画部主幹
交通政策担当
☎(24)３１３１
内線８３９