

大山崎町	正会員	○沖 和哉	(株) 地域未来研究所	倉嶋 祐介
長岡京市		下澤 和道	京都府	亀谷 義忠
京都市		大路 健志		

1 はじめに

京都府南部地域の自治体や交通事業者等で構成される京都府南部広域バス検討協議会では、複数の市町を結ぶ広域的なバス路線について検討を重ねていたが、かねてから懸案であった東西方向の脆弱な交通ネットワークを改善するため、阪急西山天王山駅開業に合わせ、同駅と京阪淀駅とを結ぶ新規バス路線の社会実験を行うこととなった。京都府、沿線市町、地元団体、交通事業者及び有識者らによって新たに京都府南部広域バス利用促進協議会を設置し、上記バスの広報と需要喚起を行うとともに、これを契機とした公共交通利用促進の取組みを進めた。一般に、新規バス路線は定着が困難といわれるが、幸いなことに当初の見込みよりも早期にのべ利用乗車人数が2万人を超えた。本稿では、バスの利用状況と南部広域バス利用促進協議会による一連の取組みを紹介し、その効果について検証する。

2 現地概要

平成 25 年 12 月 21 日、京都府長岡京市において、隣接する大山崎町との境界付近に阪急西山天王山駅が開業した。西山天王山駅の東には、桂川を挟んで 3km の距離に京阪淀駅が位置している。これまで、桂川右岸と左岸を公共交通で行き来する方法は極めて限られており、これらの沿線住民が公共交通で対岸へ移動するには、京都方では阪急河原町駅と京阪祇園四条駅での乗換え、あるいは電車を乗り継ぎ京都駅等で JR に乗り換える必要があった。また、大阪方では阪急高槻市駅と京阪枚方市駅間を結ぶバスに乗る方法が主であったため、距離的にも時間的にも便利とは言い難かった。そこで、前述の経緯により、阪急西山天王山駅と京阪淀駅とを直線ルートで結ぶ新規バス路線が計画され、7 時台から 20 時台まで 1 時間間隔で運行されることとなった。桂川を隔てたそれぞれの地域で、ほぼ独占的にバス運行を展開する阪急バスと京阪バスが相互に乗り入れる共同運行によって、駅開業と同時に新規バス路線も開業した。なお、阪急西山天王山駅は高速道路の直下に位置しており、鉄道駅と高速道路の結節という新しい交通の形が期待され、一方の京阪淀駅は近年高架化されたばかりであり、同駅前バスロータリーも、整備完了前に平成 26 年 2 月 8 日から一部供用開始されるなど、新規バスが結ぶ両駅の交通利用環境は大きく改善された背景がある。

3 利用促進等の取組みについて

計画されたバス路線は、新規であることに加え、発着する両駅には優等列車が停車しないという不利な条件に対してどのように対応するかが課題であった。新規のバス需要喚起及び路線の定着に向け、朝夕の通勤通学時間帯には 30 分間隔の運行となるよう増便の社会実験を行い、南部広域バス利用促進協議会では、新規バス路線の運行計画及び定着に向けた施策について検討し、表 1 に示す取組みを実施した。

全般向けの取組みとして、新規バス路線についてはとにかく周知徹底することが必須であるため、協議会構成団体が所管するあらゆる媒体・ネットワークを利用して広報活動を行った。沿線住民向けには、前述の広報に加え、既存のすべての公共交通を網羅した公共交通マップとそれぞれの市町独自のバス時刻表を新たに作成して全戸配布した。さらに、新規バス路線のバス停に近い住民に対しては、無料乗車券付きアンケートを配布した。これにより、一度バスを利用していただく機会を作るとともに、利用者の利用実態や要望の把握を目的としている。実際の乗車で利便性を体験してもらうことで、普段の利用につなげていただく狙いがある。また、桂川を挟んだ新規バスの発着駅それぞれの地域住民の協力により「お出かけマップ」を作成し、対岸の魅力をお互いに紹介することで、新しい「お出かけ」の創出を試みた。沿線事業所へは、直接訪問して新規路線バスの広報及び新規バスの利用を期待したエコ通勤等の啓発によるモビリティマネジメントを実施した。

4 利用者数の推移と効果の検証

新規路線であるために需要予測が難しい中、協議会において交通事業者からバス運行の存続のためには超えないと厳しい目安として示された、1日平均1便当たり7人の乗車を当初の目標として、3で述べた取組みを進めた。まず、開業から2月2日までの利用者数の推移を図-1に示す。図から、目標値のほぼ2倍の乗車数となっていることがわかる。次に、1便当たりの利用者数を図-2に示す。計測期間が短いが、着実に利用されている状況がわかる。これらのことから、利用促進等の取組みによって地域のニーズや課題をうまくとらえることができ、バス利用に対して一定の効果があつたといえる。

ところで、利用者数が当初の見込みを上回ったのは、阪急西山天王山駅と京阪淀駅を結ぶだけではなく、JR 長岡京駅まで路線を延ばせたことも一因として考えられる。これは、協議会での議論及び事業者等による協力により成立したことである。阪急と京阪だけでなく JR まで結ばれたバス路線は魅力的であり、ニーズにマッチした結果といえる。また、新駅開業に合わせて既存バス路線の便数調整が行われたが、その代替としても一定の利用数があつた。

5 おわりに

新規バス路線開業からまだ日が浅いため、継続して利用者数の推移を計測し、利用実態等について検証する必要がある。今後は、さらなるバス需要喚起と利用促進のため、継続して取組みを進める。最後に、本稿をまとめるにあたって、南部広域バス利用促進協議会の京都大学大学院神田准教授、宮川助教をはじめとして、関係各位に協力を得た。ここに記して謝意を表する。

表-1 バス需要喚起と利用促進の取組み

	全般向け	沿線住民向け		事業所向け
施策	新規バス路線の周知・広報	お出かけマップ作成	お試し乗車券付き利用者アンケート	エコ通勤、アンケート
内容	・沿線市町及び地元団体の広報誌・ウェブサイト ・鉄道駅や車内ポスター ・バス事業者の車内ポスター ・公共交通マップの作成・全戸配布(沿線市町) ・イベント等での広報ちらし配布	・乙訓地域と淀地域の住民により、地域の魅力を対岸の地域に紹介する「お出かけマップ」を作成・配布	・沿線住民に、お試し乗車券付きアンケートを配布 ・無料券により、新規路線バスを体験 ・アンケートにより、利用者の利用実態や要望を把握	・沿線事業所への訪問により広報と啓発 ・アンケート(2回)により、クルマ通勤を見直すきっかけづくり(モビリティマネジメント)
期待される効果	・新規路線の周知を徹底	・「新しいお出かけ」の創出	・「普段使い」の利用拡大	・従業員への新規バス路線の周知 ・エコ通勤等、自発的な意識の変化を促す

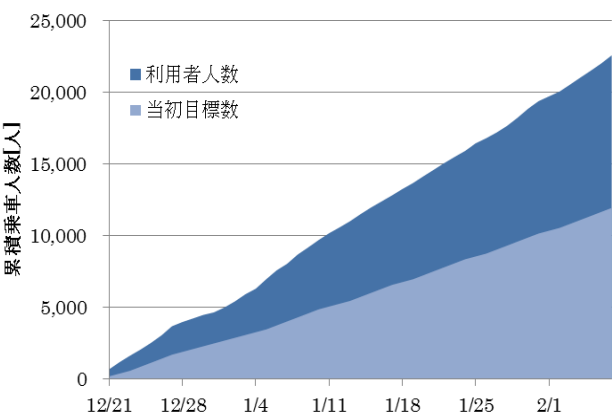


図-1 新規バス利用者数の推移

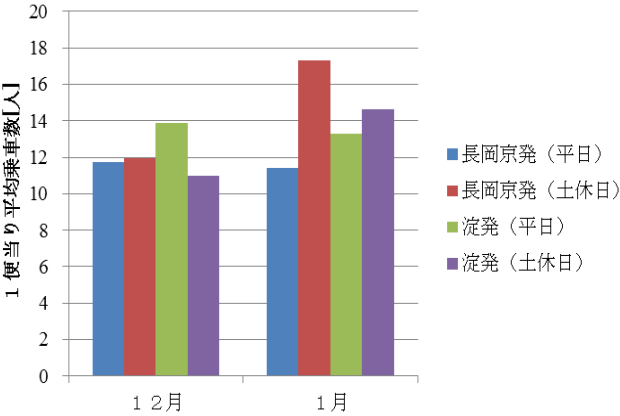


図-2 1便当たりの利用者数