

ぐるりんバス路線運行見直し等について

1 運行開始時の位置付け

交通弱者の交通手段の確保、公共施設の利用促進、商店街の活性化等を目的としており、路線設定にあたっては、交通弱者の救済という観点から、現在既存路線バスが運行していない地域を中心として運行するとともに公共施設を循環するよう検討し、停留所についても500mに1ヶ所を目安としました。

2 ぐるりん運行のこれまでの経過と現状

平成9年6月運行開始以来10年が経過しましたが、これまで数度にわたる増路線・増便等を重ねてきました。(別紙資料5-1参照)

3 現状の問題点

(1) 運行経路の複雑化

循環線としてシンプルな周回ルートの設定を第一としているが、道路復員等の交通条件や地域要望等により迂回が発生し、結果的にジグザグな経路になっています。

(2) 運行時間の長時間化

路線の拡大により運行時間の長時間化が顕著です。旧高崎市の7路線の最長は大八木線(群馬西循環)で2時間20分、合併地域では箕郷線の2時間30分で、平均で1時間31分です。(別紙資料5-1参照)

(3) 運行に係る経費の増大

運行初年度は49,000千円、その後増加の一途をたどり、平成18年度実績は268,897千円で運行初年度の5倍以上になっています。(別紙資料5-1参照)

(4) 運行形態が全て放射型

全11路線21系統がJR高崎駅東・西口を起終点とし放射線状に各地域に伸びる路線になっています。放射線間の交通空白地域への対応や、特に合併地域路線において放射線設定による長距離・長時間化が課題となっています。

(5) 民間バス路線との競合

ア 民間路線の廃止・未運行地域への対応

高崎市など地方自治体が運営する公共交通バスは、市町村乗合バス路線として運行許可を得て営業することから、国(関東運輸局)の指導等があり、基本的には民間バス営業路線が廃止された地域、または未運行地域を対象として運営されることが原則となっています。

イ 民間バス事業者への補助支援制度との関連性

モータリゼーションの普及化等により、現在、公共輸送機関の利用率が大幅に減少し、民間バス事業者の多くは営業収益だけでは運営できず、国・県・市町村の支援を受けている状況で、自治体が民間バス事業者へ運営補助金を支援する一方、それと競合する形で、低料金の市営バスを運営し、結果として民間経営を悪化させることは、制度上相矛盾することとなりますので、極力回避することが求められています。

(6) 合併した地域単位の路線形態

合併地域路線は合併の際住民の交流を目的として運行した無料交流バスの運行形態を基本としているため、中心市街地と各地域を結ぶ単放射線化により、長距離化、民間バスとの路線競合を生んでいます。

4 見直しの必要性

(1) 合併による市域の拡大

昨年の2度の合併により人口34万5000人、市域面積401km²の県下最大の都市となり、公共交通機関としての市内循環バスぐるりんへ大きな市民ニーズが寄せられています。

(2) 民間バス路線の系統廃止と便数の減

平成元年度に比べ系統数、便数ともに半分以下に減少しています。

(別紙資料5-2・5-3参照)

(3) 公共施設、大型店、福祉施設等の増加

総合福祉センター、イオン高崎ショッピングセンター、ヤマダ電機、コジマ、ウニクス等

(4) 高齢化の進展による交通弱者の救済

人口全体における65歳以上の人の占める割合は20%以上になっています。

(別紙資料5-4参照)

5 見直しに当たっての基本的な考え方

(1) 交通機関としてのぐるりんの位置付け

運行開始以来の目的である交通弱者の交通手段の確保、公共施設の利用促進、商店街の活性化等を継続するとともに都市型交通機関としての役割強化、民間営業路線バスとの協調利活用を新たな運行目的に加え、機能充実を図ります。

(2) 運行経路の考え方

ア 民間バスとの連携

行政は、全ての市民ニーズに応えられるほど万能ではありません。

ぐるりんバスを民間営業路線との競合を避け、地域住民の要望に可能な限り応え、

巨額化する財政負担課題等に対処するためには、現在、各地域から市内中心街へ向けての直線的な運行を見直し、各地域内及び地域間を循環的に運行する機能のみとし、既存の民間バス路線や旧高崎市内を運行するぐるりん循環バスと接続を図り、民間バス路線または旧市内ぐるりん循環バスにて市街地へ移動するなどの方式を研究する必要があります。

イ 地域内及び地域間運行方式（以下ループ型運行方式という）の検討について
今後、地域住民との協議を踏まえ、

倉渕 榛名間循環線

榛名 箕郷間循環線

箕郷 群馬間循環線

など、地域内と地域間を相互に運行するぐるりん路線を検討します。

ウ 旧市内ぐるりんバスと地域内ぐるりんバスとの乗継ぎ化（ループ型経路への変更と連絡）

地域内ぐるりんバスの市内中心地区への直接乗入れ方式を見直す代わりに、旧市内循環線と、地域内ぐるりんバスの接続を図り、ぐるりんバスでの乗り継ぎが可能となるような運行形態を検討します。

エ 運行車両の小型化（マイクロバス化等）

合併地域については、道路幅員の狭隘化や道路起伏形状の複雑性など、大型バス車両の運行に支障を来す恐れが多い箇所が存在するため、旧市内循環路線と同様、状況により運行車両のマイクロ化等を検討します。

オ 福祉タクシー等の行政サービスとのすみ分け

在来路線や新設路線、迂回路線が結果として、当該機能を有するものとなるものであれば問題はないが、ニーズがあるからというだけで、ぐるりんバスにこれらの行政サービス機能を持たせることは、運行経費負担や大型車両の購入経費の増大化、行政運営の効率化など、高崎市にとっても重要な政策判断を必要とするものと考えています。

例えば、利用の極端に低い地域について、巨額な投資を必要とするぐるりんバス制度の導入により全てのニーズ（スクールバス、デマンド方式等）を解決することが良いのか、あるいは、個々住民のニーズに応じた福祉タクシー等の活用により、当該利用者に対する個別支援制度を充実した方が良いのかといった自治体運営の基本的問題について、検討を行う必要があるものと考えます。

カ 既存バス停の見直し

市民に対する極端な影響や混乱化等を避けるため、原則として、既存バス停留所をベースとして、路線の組み換え、新たな路線の追加などにより、ぐるりんの再活性化を図る予定です。

キ 中央循環線（仮称）の新設

行政機関、商店街、百貨店、金融機関、大規模病院などが存し、市中心部を形成している高崎駅西口地域の中心市街地活性化は基より、近年、シアターモールや美術館、大型量販店の出店など、商業・文化施設などの集積が著しい高崎駅東口周辺地域も新たに加えるなかで、

全市民の中心市街地における利便性の確保

群馬県の表玄関都市としての観光客の周遊ルート

市街地の排ガス環境対策

放射軸上に伸びるバス路線の相互の連絡性を確保し、民間バス路線の活性化をもめざす。

など視点から、この地域の一層の集客性・回遊性を高めるとともに、中心市街地における都市交通基盤の充実化のため、中央循環線構想の検討を進めます。

ク 外回り大循環線（仮称）の研究

合併した新高崎地域間相互の人的交流や物的交流の促進化、隣接他都市との移動手段の確保、経済・観光振興等の観点から、各地域を運行するバス路線を横断的に接続する大循環線の整備化を、本市の基本的政策課題として研究します。

ケ 旧市内の一路線あたりの運行時間の短縮及び増設による利便性の向上

旧市内のぐるりん路線については、既設停留所を増減することなく、2路線ないし3路線増設し、利便性の向上と、運行時間の短縮化をめざします。

コ 運行に係る限界性についての市民理解

ぐるりんは万能ではありません。また、自治体が運行するバス路線は、自治体経営の赤字化などにより、廃止される可能性もあります。

各地域にとっても、複数の公共輸送機関を有することの方が、交通手段の確保、担保という観点から有利なことも含めて市民理解へつなげていきます。

（3）運行経費の抑制・削減

ア 運行費用の削減・抑制

車両の小型化や系統見直しにより運行費用の削減・抑制を検討します。

イ 利用率向上と県補助対象路線の増加

平成17年度運行実績に基づく平成18年度県補助対象路線は7路線中5路線です。平成18年10月から運行開始した合併地域の路線も収支率の状況から県補助の対象となりません。路線見直しにより利用率向上を目指します。

ウ 定期的見直しによる利用率の向上

乗降調査等により定期的見直しを検討します。

1. 平成18年度 運行費等運行状況一覧表

	少林山線①	高経大線②	大八木線③★※	京ヶ島線④	群馬の森線⑤	倉賀野線⑥	観音山線⑦	群馬線東循環⑧※	箕郷線⑨※	倉淵線⑩※	新町線⑪※	H18実績計
経常収入(円)(A)	14,675,221	14,926,072	10,419,181	7,632,172	17,409,675	7,424,996	9,512,509	421,741	574,996	1,564,192	3,127,764	87,688,519
経常費用(円)(B)	42,706,079	41,496,446	46,848,629	47,758,387	46,005,559	39,543,079	38,458,380	6,000,384	10,236,007	17,630,772	17,202,129	353,885,851
18年度補助金額 【(B-A)+適正利潤】	28,330,858	26,870,374	36,729,448	40,426,215	28,895,884	32,418,083	29,245,871	5,728,643	9,811,011	16,216,580	14,224,365	268,897,332
18年度収支率(%) (A/B)	34.4	36.0	22.2	16.0	37.8	18.8	24.7	7.0	5.6	8.9	18.2	24.8
17年度補助金額(円)	28,500,693	26,435,959	31,692,356	37,747,311	25,529,331	31,583,468	27,587,000					209,076,118
17-18補助金額比較	-0.6%	1.6%	15.9%	7.1%	13.2%	2.6%	6.0%					28.6%
17年度収支率	32.4	35.3	26.3	15.2	41.9	17.2	25.4				29.2	27.8%
18年度県補助金 (17年度運行分)	2,933,000	2,537,000	3,399,000	0	3,142,000	0	2,723,000				2,214,000	16,948,000
乗車人数(人/年)	91,029	92,463	61,357	42,769	109,147	52,175	69,875	2,485	3,432	8,313	19,946	552,991
1便あたり乗車人数	12.5	12.7	8.4	5.9	15.0	7.2	9.6	3.4	4.7	5.7	5.5	9.6
乗客1人あたり運行経費	469.1	448.8	763.5	1,116.7	421.5	757.9	550.4	2,414.6	2,982.5	2,120.9	862.4	639.9
年間走行距離(km)	183,456	165,874	225,508	214,672	194,409	155,752	170,352	28,648	32,073	61,830	76,698	1,509,272
1便の距離(km)	25.2	23.9	29.7	34.1	29.7	22.4	23.4	39.6	44.3	42.7	18.3	平均走行距離
	29.9(鼻高丘経由)		45.5(群馬西)								22.3	28.1
											23.3	
所要時間	1時間25分	1時間30分	1時間37分	1時間54分	1時間28分	1時間15分	1時間15分	2時間	2時間30分	1時間50分	1時間	平均所要時間
	1時間55分		2時間20分								1時間10分	1時間31分
											1時間12分	
便数	16便(左右回り各8便)	20便(左右回り各10便)	16便(左右回り各8便)	20便(左右回り各10便)	20便(左右回り各10便)	20便(左右回り各10便)	20便(左右回り各10便)	4便(左右回り各2便)	4便(片周り)	8便(4往復)	20便(10往復)	便数計
	4便(左右回り各2便)		4便(左右回り各2便)									176便

★:大八木線は群馬線西循環を含みます。

※:群馬線東循環、群馬線西循環、箕郷線、倉淵線、新町線は18年度下半期のみの運行です。

2. ぐるりん全路線の運行状況の推移(平成9年度~18年度)

年度	路線数	1日あたり 運行便数	停留所数	乗客数 (人/年)	年間走行距離 (km)	経常収入計 (円)	経常費用計 (円)	補助金額計 (円)	収支率 (%)
平成9年度	4	31	278	87,748	252,072	15,492,696	63,706,244	49,213,548	24.3
平成10年度	4	31	278	127,480	334,197	21,494,511	76,732,859	56,438,348	28.0
平成11年度	4	62	304	178,548	468,079	29,275,769	123,428,708	95,352,939	23.7
平成12年度	4	62	321	242,874	692,999	38,780,111	160,917,997	123,337,886	24.1
平成13年度	4	62	321	255,327	717,601	42,204,640	161,014,974	120,010,334	26.2
平成14年度	7	140	520	329,050	1,041,919	52,495,693	222,942,109	172,096,416	23.5
平成15年度	7	140	520	466,375	1,397,464	71,529,254	248,369,719	178,940,465	28.8
平成16年度	7	140	532	503,185	1,428,179	78,188,357	274,423,195	198,334,838	28.5
平成17年度	7	140	532	511,808	1,428,179	79,662,502	286,638,620	209,076,118	27.8
平成18年度	11	176	738	552,991	1,509,272	87,688,519	353,885,851	268,897,332	24.8

会社別系統数

	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
群馬バス	23	23	24	19	17	15	14	11	11	11	10	10	13	13	13	13	13
群馬中央バス	13	13	15	14	14	14	14	14	14	14	16	16	16	15	15	15	6
上信電鉄	21	19	18	17	16	14	13	12	10	10	9	6	4	4	4	4	4
東武バス	3	3	2	2	2	2	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
関越交通	/	/	/	/	/	2	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	3
小計	60	58	59	52	49	45	44	40	38	38	38	37	38	37	37	37	26
ぐるりん	/	/	/	/	/	/	/	/	8	8	8	8	8	8	14	14	14
合計	60	58	59	52	49	45	44	40	46	46	46	45	46	45	51	51	40

高齢化率の動向

	平成18年 11月1日現在	平成19年 10月1日現在	平成20年度 見込	平成21年度 見込	平成22年度 見込
全体 (人)	341,351	342,051	347,809	347,371	346,238
65歳以上 (人)	68,752	71,050	71,940	73,792	75,721
高齢化率 (%)	20.14	20.77	20.68	21.24	21.86

※ 平成18・19年度実績は住民基本台帳人口(日本人のみ)の数値です。

※ 平成20～22年度は高崎市及び旧榛名町の各高齢者保健福祉総合計画(平成18～20年度)による推計であり、高崎市分は外国人登録を含みます。