

久世共同運行バス通信

第1号



発行日
2007/08/06

発行元
久世共同運行バス協議会

従業員のみならず、
足ります！

久世工業団地周辺地区に、今年五月十四日、周辺事業所の通勤のための共同運行バスが本格運行をスタートしました。その名も『久世共同運行バス』。ご存知のとおり、久世工業団地周辺地区では、鉄道駅が近くにあるにもかかわらず、駅からの公共交通によるアクセスが良くないことから、従業員の通勤はマイカーに依存しています。これが、通勤時の渋滞や環境問題の一因となっています。



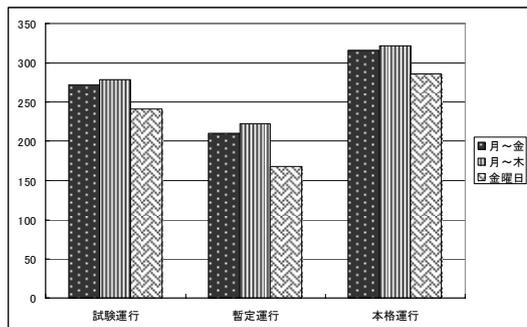
工業団地に誕生した「久世共同運行バス」に乗り込む従業員

『久世共同運行バス』と書かれた黄色地のマグネットステッカーを装着したマイクロバス六台が向日町便と竹田便に分かれて運行しています。竹田便は地下鉄・近鉄竹田駅と久世を約二十五

試験運行を上回る

利用者数

タントにより久世共同運行バス協議会を設置。現在、中心事業所三社と関連事業所を合わせて計八社が参加企業として共同運行システムを利用しています。



運行段階	便数	日平均利用者数			参加企業数
		月～金	月～木	金曜日	
試験運行	77	272	278	241	23
暫定運行	39	210	222	168	7
本格運行	45	316	322	286	4(8)

特筆すべきは、利用者数が試験運行時に比べて増加しています。試験運行は無料で利用でき

ることから参加事業所は全体で二十三社と多く、日平均利用者数は二百七十二名でした。引き続き暫定運行では中心事業所三社と試験運行に参加した四社が参加。有料になったこと、運行便数が減少したため、日平均利用者数は二百十名となりました。一方、本格運行では運行開始後一ヶ月半の日平均利用者数は三百十六名で、試験運行より約十六%増加となっています。(グラフ参照)試験運行や暫定運行を通して生まれたコミュニケーションや蓄積された経験・知恵が利用者増につながっていると考えられます。

利用者からの声

向島から通勤していますが、これまで会社の通勤バスが竹田駅になかったため、わざわざ近鉄京都駅を経由して向日町から来ていました。今では竹田駅から来れるので時間もかなり楽になりました。(A社)

東向日から利用しています。最近はその日以外は、ぴったり時刻表通りに来るので助かります。帰りも、発車時刻が決まっているので、仕事の段取りがやりやすいです。将来的には、電気自動車等による省エネ化が実現できれば理想かと思っています。(D社)

他の会社の方々と顔を合わせる機会が増え、久世工業団地の一員という認識が出てきました。(K社)

帰りの便数が増えたのが良かったです。今までは駅まで歩いていて人もいたので、遅い時間になると大変危険でした。現在では一時間に二本、十時まであるので大変便利になりました。(K社)

会社の前で乗車でき、退勤時は遅くまで運行しているので助かります。以前は、少し離れたバス停まで歩き、通勤していましたが、久世運行バスができたことにより大変便利になったと思います。(T社)

利用促進に向けてのお願い

冒頭にもご紹介しましたが、本来、『久世共同運行バス』の導入は従業者のマイカー通勤による交通渋滞や環境問題の解決に向けての取組みにあります。今後は、当通信を介して多くの方に共同運行システムをお伝えするとともに、一人でも多くのマイカー通勤者が『久世共同運行バス』に乗り換えてもらえるよう働きかけていきます。そのためにも、まずは参加企業を対象に利用者アンケートやクルマ通勤者へのアンケートを行うしていきますので、ご協力のほど、よろしくお願ひします。

かしのクルマの使い方

Vol.1

『ほんまにやばいでバス交通』

藤井 聡

東京や大阪などを除くほとんどの地域で、バスよりクルマの方が圧倒的に便利です。数時間に一本しかバスが来ない、という地域は日本中にたくさんあります。しかし、一昔前にはバスはもつと走っていて、お客さんも決して少なくなかったのではないのでしょうか。なんで、こんなに「やばい状況」になってしまったのでしょうか？

まず、バスが使われない最大の理由は「バスが不便だから」です。もしも自宅や目的地の近くにバス停があつて、しかも、いつも乗りたいたときにバスが来ていたら、今よりバスを利用する人はずつと多いでしょう。

では、なぜ、バスはいつも来ないし、いろいろな所にバス停ができないのでしょうか。それは、「お客さんが少なければ、バスをたくさん走らせることができないからです。例えば、お客さんが一日に十人前後しか乗らないようなバス停に、一時間五本も十本もバスを走らせたら採算がとれなくても仕方ないのでしょうか。

つまり、バスが不便なのはお客さんが乗らないからで、お客さんが乗らないのはバスが不便だからなのです、この「悪循環」がここ数十年続いています。このまま続けば、数十年後には一部の地域を除いて日本からバスが無くなっているかもしれません。そんな時代がきてしまったら、クルマの運転ができなくなつた高齢者や子供達はどうすればよいのでしょうか？その場所に電車やバスで来た免許の無い人達は、どうすればよいのでしょうか？

そうなのです。バスの問題は、実は、地域全体の問題なのです、そう考えれば、「一回利用すれば、その分だけ、地域のバスを未来に残せる」と考えて、クルマの代わりに少しづつバスを利用するのも、ええことかもしれないなあ。

〈ふし・さとし〉

東京工業大学教授。1968年奈良県生、京都大学卒業。フジテレビ「交通バラエティ・日本の歩き方」2003～2004年を監修・出演。JAFMATE「交通百葉箱」2001～2002年に連載。

「久世共同運行バス」ご利用のご案内

「久世共同運行バス」の利用方法をQ&A形式でご紹介いたします。

Q1. 久世共同運行バスは参加事業所の従業員しか乗ってはいけませんか？

A1. 基本的には参加企業の方の利用に限られます。ただ、同協議会の覚書には、「久世共同運行バスの利用者は、参加企業の関係者とする」と記載されています。参加企業に出向されている等であれば、ご利用いただける可能性もあります。御社の総務まで一度、ご相談いただくようお願いいたします。

Q2. 利用形態は？

A2. 『定期券』利用と『利用券』利用の二種類があります。



Q3. 運行ダイヤは？

A3. 参加各事業所の出勤形態や利用予定者の要望等のヒアリングを実施し、集約された結果をもとに調整してできたダイヤです。

限られた車両で、予想される利用者がバスの容量を超えないように各事業所の担当者から利用者への情報提供や説得を何度も行っていました。

Q4. 運行ルートは？

A4. 試験運行から本格運行まで変わらず、踏襲してきたルートです。



時	向日町駅→久世		久世→向日町・東向日(朝日レントゲン発)
	27	42 52	
7	27	42 52	30 45 55
8	7	22 37 52	10 25 40 55
9	12	37	15 40
10	7		10
11			
12			
13			
14			
15			40
16			20
17			15 35 55
18			15 45
19			15 45
20			15 45
21			15 45

時	竹田→久世		久世→竹田(テックインテック発)
	40	5 10 35 55	
7	40		
8	5	10 35 55	
9	10	40	
10			
11			
12	20		
13			13
14			
15			38
16			23
17			13 28 53
18			18 48
19			18 48
20			18 48
21			18 48

※この通信は当面、三ヶ月に一号のペースで発行していきます。

「久世共同運行バス」に関するお問い合わせはこちらまで！

久世共同運行バス協議会事務局

TEL・075(211)5750

E-mail: kuze@machi-mirai.com

<http://www.machi-mirai.com/kuzebus.htm>