

長距離バスに関する庁内ワーキングについて

1. 背景

東海北陸自動車道や能越自動車道といった高速道路網の整備により、飛越能圏域の観光・経済・文化などの交流が一層活性化するほか、中京圏との結びつきが一層強化されることが予想される。これまでの鉄道や自動車といった交通機関を代替・補完する手段として長距離バスの利活用が新たな課題になる。

2. 調査期間 平成 18 年 10 月から平成 19 年 4 月

3. 報告概要

(1) 現況

近年、高速道路を利用した中・長距離都市間を結ぶ路線バス「高速バス」は、乗合バスの利用者数の減少が続くなか、他の輸送機関と比較して低廉な運賃、夜行便における時間の有効活用等のメリットにより、今後も需要の伸びが期待される交通機関となっている。(報告書 P5~6)

現在、高岡市では、東京方面行き(氷見・高岡・砺波~東京)を1日に2便運行しているが、富山・金沢に比べ路線・便数ともに少ない。

(2) モデル路線の提案

富山県西部地域と中京圏を結ぶ路線

- ・高岡周辺と名古屋周辺に複数の乗降場を設け、高速道路で結ぶ
- ・沿線観光地での乗降を検討

(メリット) 東海北陸自動車道の全線開通により時間短縮効果が大い
沿線に観光地が多い

(3) 実現化に向けて

採算性の検討

提案したモデル路線においては、採算性の確保は可能と考えられる。(報告書 P15)

バス利用促進(報告書 P16)

長距離バスの採算性確保には、移動やビジネスだけではなく観光の観点も不可欠であり、全国的な知名度のあるイベント時に集中的な PR 活動が必要である。特に、多くの観光地や宿泊施設を有する飛越能広域が連携し、広域圏として誘客を図っていくことも重要である。

バス事業者への支援(報告書 P16)

長距離バスについても、官民の役割分担によって事業の実現性を目指すことが考えられる。この観点から行政が担う役割としては、広域的な支援を含め、次のようなことが考えられる。

事業初期における投資やランニングコスト等に対する補助

パークアンドバスライド駐車場の確保

バスレーンや誘導看板などの施設整備

(4) 資料編(報告書 P18)

高速バスの許認可等について

庁内アンケート結果 等

担当：ワーキング座長 下水道建設課 小嵐(743)

副座長 商業観光課 竹田(405)