

Ⅳ-113

地方部のバス等による住民のモビリティの確保

八戸工業高等専門学校 正員 今野 恵喜

1. はじめに

地方部のバスは依然としてモータリゼーションの進展や人口減等から経営上の課題を抱えているが、地域住民のモビリティ確保の観点からバスの役割が低下することはない。県レベルでも、今後の地域交通の整備と維持のあり方について、自治体や交通事業者の啓発に役立てる機会を設けたり、事業者も経営健全化に向けて検討してきている。地域の将来の公共輸送のあり方は、地域が主体となって考えられなければならない。本研究では、自治体側のバス輸送に対する考えや住民のモビリティ確保への取り組みを明らかにすることを主な目的としている。

2. 調査概要

調査は、東北6県全市町村を対象に、自治体バス等の運行状況、改善が必要と思われる内容、ゾーンバスシステム導入の可能性等を中心とした内容について、郵送配布・郵送回収法で行った（平成6年12月～平成7年2月）。400市町村中233市町村（表1）の回答、回収率58.3%。

3. バス等による住民のモビリティの確保

3.1 自治体バス等の運行状況

表2に示すように135市町村での運行があり、学校統廃合による遠距離通学者の足の確保としてのスクールバスや医療機関に恵まれず、交通の不便な地域の住民の医療の確保のための患者輸送バス、高齢者の福祉活動や在宅の身体障害者等の社会参加の促進のための福祉バス、路線バスの廃止後の住民の足の確保としての廃止路線代替バス、独自の路線で

自治体が運営する自主運行バス、乗合タクシー等を複数運行させている市町村がその47%を占める。スクールバスの導入が79市町村（59%）と一番多く、次いで廃止路線代替バス46市町村、患者輸送バス44市町村等となっている。廃止路線代替バスについて表3に示すが、利用者は減少傾向にあり、沿線住民のバス利用意志の確認が必要と考えており、その結果によっては、廃止も考えざるを得ない状況にある。また、廃止間近の系統を抱えており、存続させるための対策と廃止した際の対応に苦慮しているのが現状である。

3.2 バス運行に関して改善すべき内容

表4に示すように、走行路に関しては安全な走行の確保のためにも、道路幅を広くと望んでいる。車両に関しては、輸送需要に応じて小型車両への転換、高齢者・障害者の利用しやすい設備を、路線に関しては再編と未開通地区の解消を望む自治体が多い。運行方式では、定時性の確保やフリー乗降制の導入、運賃補助政策に関しては、補助制度の拡充があげられ、自治体側のシビルミニマムへの責任ある補助を訴える自治体もある。自治体の交通担当者が考える住民にとっての必要最低限のバスサービス水準は1日平均7往復である。

3.3 ゾーンバスシステム導入の可能性

表1 回答のあった市町村の人口規模

人口規模	市町村数
5千人未満	26
5千人～1万人未満	78
1万人～5万人未満	110
5万人～10万人未満	12
10万人～30万人未満	6
30万人以上	2

表2 自治体バス等の運行状況

	青森県	岩手県	秋田県	宮城県	山形県	福島県	合計
ス患福乗そ		1					1
ス患福	6		1		1		8 (3)
ス患福自				1			1 (1)
ス患福そ				1			1 (1)
ス患福				1			1 (1)
ス患そ		1					1 (1)
ス患	5	7	1	3		1	17 (10)
ス福廃	1			3	1	1	6 (4)
ス福	8	1					9 (2)
ス福自				1			1
ス福		2		2			4 (1)
ス自		1		1			2
スそ				2			2
ス	4	2	5	2	7	5	25 (14)
ス患福				1			1
患福				2			2
患自		1					1 (1)
患	4	4		2			10 (4)
福乗			1				1 (1)
福自						1	1
福そ	1						1
福			1			1	2
福自				1			1
福そ					1	1	2
廃そ	1	3	3	3	9	7	26 (11)
廃				2	3		5
自乗					1		1 (1)
そ				2			2
合計	30 (11)	23 (11)	12 (4)	30 (10)	23 (13)	17 (7)	135 (56)

ス：スクールバス
患：患者輸送バス
福：福祉バス
廃：廃止代替バス
自：自主運行バス
乗：乗合タクシー
そ：その他
()内は通称地域

表3 廃止路線代替バス等の現状

	変更内容	効果	問題点	将来計画
青森県	・なし ・路線短縮	なし なし	利用者減 利用者減&負担増から 利用意志の確認	なし 廃止？
岩手県	・車両の小型化 ・運行本数減 ・路線延長、町直営 ・車両の快適化、 路線の統合と追加、委託	なし 補助金0 なし 住民意識の変化、 負担減	負担増 利用者減 なし なし	代替 検討 なし なし
秋田県	・車両購入、平日運行回数増 ・車両小型化、運行委託 ・車両小型化	なし なし なし	赤字 なし なし	現状維持 なし 現状維持
宮城県	・車両購入、運行本数減、 クローズド・ドア、収支減 ・運行本数減 ・車両小型化、 中古車の利用、 路線変更&短縮、 運行本数減 ・なし ・車両小型化、路線短縮 ・なし ・ワンマン体制、料金変更 ・なし ・路線短縮 ・なし ・なし ・運行本数減 ・車両購入、運行委託	なし なし 負担減 なし イメージ向上 なし なし なし なし なし なし なし なし なし なし	特定の利用者で利用増が 見られないが廃止ができない 利用者減、赤字増 不便さを指摘される	代替 なし 自治体バス等の統合化
山形県	・なし ・運行本数減、路線減 ・路線延長、運行時間変更、 スクールバス的一般混乗化 ・運行本数減 ・車両減、停留所の増設 ・車両小型化、路線変更、 委託 ・車両購入、フリー乗降、 運行本数減 ・車両小型化、フリー乗降、 運行本数減 ・なし ・なし ・車両小型化、子会社化	なし こども利用増 園児・J R利用者の 利便向上 運動・通学者の足の 確保 中学生の利用増 赤字幅縮小、交通 弱者の足の確保 なし 交通弱者に好評 なし なし なし なし	収益減 利用人員減 なし なし なし 利用者減、経費増 赤字、運転手確保 利用者減、維持費増 利用者減 なし 経費増	なし なし 委託、経路・便数の拡大 統合等の検討 ダイヤ改正 なし 委託 存続 なし なし 通学利用対策の検討
福島県	・委託 ・委託 ・なし ・路線減、ワンマン ・なし ・赤字の補填 ・運行本数減 ・なし ・委託、路線延長、停留所増	負担額減 なし なし 利便性の確保 なし なし 高齢者の利用増 なし 負担額に变化なし	利用者減、負担額増 委託先からの廃止の要望、 人員の確保 利用者減 運行本数、時間帯 利用者減 なし 負担額増、運行本数 負担額増、利用者減 路線廃止	ダイヤ改正 検討中 現状運行 継続 なし 代替バスの充実 現状維持 代替バス

表4 バス運行に関して
改善すべき内容

分類	改善内容	市町村数
走行路	・道路幅の改善 ・バスベイスの設置 ・路上駐車規制 ・一方通行規制の改善	28 3 2 1
車両	・小型化 ・車両の更新 ・高齢者、身障者用設備 ・低床化 ・車体の色の改善 ・冷房車増 ・観光案内ビデオ設備 ・座席数の増 ・乗り心地を良くする ・低公害化 ・広口ドア化 ・情報提供	41 8 7 3 2 2 1 1 1 1 1 1
路線	・路線の再検討 ・未開通地区の解消 ・環状路線の整備 ・利用車の少ない路線の 運行回数削減、廃止の検討 ・雪よけのあるバス停 ・バス停の厚生化 ・バス停に待ち時間表示 ・路線距離の短縮化 ・坂道の軽減 ・観光施設の回避 ・スクールバスの調整 ・従来の路線に戻す	26 17 6 2 2 1 1 1 1 1 1 1 1
運行方式	・定時制の確保 ・運行本数の増 ・フリー乗降 ・委託方式 ・運動、通学等に配慮した ダイヤ編成 ・急行の増便 ・中心街に集中する ・運行の改善 ・バスロケーションの導入 ・ワンマン方式 ・土日の運行	9 8 6 3 2 1 1 1 1 1 1
運賃・補助政策	・赤字への補助制度の拡充 ・運賃の低減化 ・高齢者対策 ・シビルミニマムに対する 自治体側の責任ある補助	26 13 2 1

表5 ゾーンバスシステム導入
の可能性

意向	基幹路線の明確化	市町村数
すでに同様の形態になっている	可能	7 (3.0)
考えられる	検討を要する	19 (8.2)
考えられる		25 (10.7)
考えられない		162 (69.5)
回答なし		20 (8.6)

乗換センターを中心にした幹線バスと支線バス等の役割分担である。このシステムの場合、従来の都心部と周辺部を結ぶバス輸送システムに比べ、乗換抵抗への配慮が必要であるが、系統距離の短縮から回転率を上げることができ、利便性や経費の節減等のメリットがある。このシステムについての自治体側の反応は、表5に示すとおりである。「すでに同様のシステムになっている」3%、「ゾーンバスシステムが考えられるし、基幹路線も明らかにできる」8%、「ゾーンバスシステムは考えられるが、基幹路線は検討を要する」11%等となっており、今後、近隣自治体も視野に入れた中での検討が必要である。

3. 4 期待する機能や役割と障害者・高齢者対策

バス輸送につけ加えたい機能や役割では、軽量物（書類等）の運搬等、宅配バス機能が期待されている。障害者・高齢者対策（実施済み、計画中）では、福祉バス・患者輸送バスの運行・福祉タクシーの活用、シルバースーツ、メロディ付信号機、リフト付タクシー等である。

4. おわりに

今後、さらに幹線バスと支線の運行サービスの組み合わせについて検討していきたいと考えている。