

## オムニバスタウン制度の事後評価に関する研究

横浜国立大学 大学院 学生会員 橋爪 翔  
 横浜国立大学 大学院 正会員 中村 文彦  
 横浜国立大学 大学院 正会員 岡村 敏之

### 1. はじめに

オムニバスタウン制度とは、交通渋滞、大気汚染、自動車事故の増加といった都市が直面している諸問題を、バス交通を生かしたまちづくりを通じて解決していくことによって、安全で豊かな暮らしやすい地域、オムニバスタウンの実現を図ることを目的とし、平成9年5月、旧運輸省、旧建設省、警察庁の3省庁が連携して創設した制度である。制度を創設した省庁は、オムニバスタウンを具体的に次のように位置づけている。すべての人が利用しやすいバスが走るまち、渋滞や事故のない安全で移動しやすいまち、人々が歩き集えるまち、排気ガスの少ない空気のきれいなまち、である。

オムニバスタウン制度が、平成9年12月25日に浜松市に適用されてから10年が経過し、現在では浜松市を含む、13都市がオムニバスタウンとして指定されている。

オムニバスタウン制度に指定されている都市の補助金の内訳をみると、上記した本来の目的に即しておらず、バス施設更新に重点が置かれているという仮説がたてられた。そこで、実務的な行政評価や、学術的な視点からの制度の事後評価はほとんどなされていない現状から、その事後評価の必要性があると考えた。

本研究では、今までのオムニバスタウン制度の見直しを図り、今後の課題を示すことを目的としている。

事後評価の手法としては、オムニバスタウン施策や実施都市数、施策の費用等の制度の現状と、指標を設定し、それに基づいたオムニバスタウン指定都市ごとの評価からオムニバスタウン制度の事後評価を行う。指定都市ごとの評価のための評価指標としては、上記したオムニバスタウンの定義がどれだけ達成されているのかという考え方のもと、定時性、運行状況の情報提供、バス停整備、ノンステップバス台数、バスネットワーク、交通事故件数、渋滞、外出率、排気ガス量、を設定している。

### 2. オムニバスタウン制度の現状

表1より、全指定都市で中心となっている施策は、ノン

キーワード：オムニバスタウン制度、事後評価

連絡先：〒240-8501

神奈川県横浜市保土ヶ谷区常盤台 79-5

Tel : 045-339-4039

ステップバス等のバス車両の導入、ハイグレードバス停の整備、PTPSの整備等である。そしてその中心となる施策に加え、バス路線新設、ICカード導入など、その地域にあわせた形で独自の施策を行っていることが伺える。

表1 オムニバスタウンに施策と実施都市数

施策分類	施策名	実施都市数
車両	ノンステップバス	13
道路整備	バスレーン	10
	道路・交差点	11
バス停施設	ハイグレードバス停	13
交通運用	PTPS	13
運賃	ICカード	7
バス運行	路線新設	8
イベント	シンポジウム	6
情報提供	バスロケ	8
その他	パーク&ライド	8

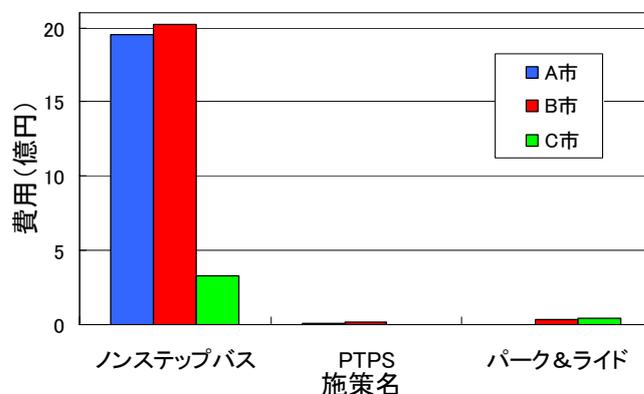


図1 施策別費用

また、図1の施策別費用をみると、都市によって多少の差があるものの、PTPS整備には約1000万円、パーク&ライド整備には約4000万円が支出されている一方で、ノンステップバスの導入に関しては費用が約3億円から20億円と、上記2つの施策とは1桁大きい金額が支出されており、施策の実施状況、施策費用の両面からバス施設整備に施策が偏っているといえる。

### 3. オムニバスタウン制度の評価指標

オムニバスタウン制度の評価にあたり、その評価指標を設定した。評価指標設定の考え方としてはオムニバスタウンがどれだけ達成されているかで評価するという考

えのもと、冒頭で説明したオムニバスタウンの3つの定義を別表現に読み替え、それを表現する指標を考えた。評価指標とその設定の考え方を下の表2にまとめた。

表2 評価指標とその考え方

オムニバスタウンの定義	定義の別表現	評価指標
すべての人が利用しやすいバスが走るまち	バス利便性	①定時性
		②運行状況の情報提供
		③バス停整備
		④ノンステップバス台数
		⑤バスネットワーク
渋滞や事故のない安全で移動しやすい人々が歩き集えるまち	安全	⑥交通事故件数
	移動しやすさ	⑦渋滞
	外出頻度	⑧外出率
排気ガスの少ない空気のきれいなまち	大気環境	⑨排気ガス量

以上の評価指標をもとにオムニバスタウン指定都市ごとに評価を行う。そしてその指定都市ごとの評価と2.オムニバスタウン制度の現状から、オムニバスタウン制度の事後評価を行う。

#### 4. オムニバスタウン指定都市ごとの評価

各指標の具体例をいくつか示す。まず④ノンステップバス台数を表3にまとめた。表3より浜松市、金沢市などで導入率が全国平均を上回っており、鎌倉市、熊本市など全国平均を下回っている都市でも、指定前後を比較すると導入率がかなり上がっていることがわかる。

表3 制度指定前後におけるノンステップバス導入率

都市名	導入率 (%)		施策導入車両数 (両)
	指定前	指定後	
浜松市		32.7 (6.5)	87
金沢市		13.9 (9.3)	35
松江市		11.8 (9.3)	
盛岡市		0.6 (12)	5
鎌倉市	0.2(0.2)	5.9 (9.3)	10
熊本市	3(2.2)	10 (12)	15
静岡市			78
仙台市		3.6(15)	26
岐阜市	1.4(3.9)	15	
岡山市		3.2	4
松山市	24.2(9.3)	32.9	5

カッコ内は全国平均

次に⑥交通事故件数に関して図2に示す。図2より、ほとんどすべての指定都市で交通事故件数は増加傾向にあり、制度の効果があらわれているとはいえない。

結果として、指定都市ごとの評価から、各指標の総合的な向上度合いを表4に示す。表4より、②運行状況の情報提供、③バス停整備、④ノンステップバス台数等は向上がみられるが、⑥交通事故件数、⑧外出率、⑨排気ガス量等はあまり向上がみられていないことがわかる。

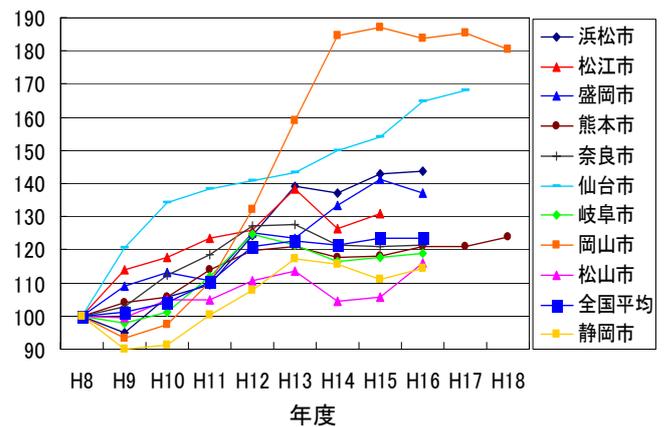


図2 交通事故件数の推移(H8を100とする)

表4 指標の総合評価

評価指標	向上度合い
①定時性	↑
②運行状況の情報提供	↑↑
③バス停整備	↑↑
④ノンステップバス台数	↑↑
⑤バスネットワーク	↑
⑥交通事故件数	→
⑦渋滞	↑
⑧外出率	→
⑨排気ガス量	→

#### 5. オムニバスタウン制度の評価

2.オムニバスタウン制度の現状や、バス停整備、ノンステップバス台数の指標から、オムニバスタウン制度はバス事業者を主体としたバス車両やその周辺設備の充実を促進し、バスの利便性向上を進めており、「すべての人が利用しやすいバスが走るまち」は達成されつつある。しかし一方で、「渋滞や事故のない安全で移動しやすいまち、人々が歩き集えるまち」、「排気ガスの少ない空気のきれいなまち」は達成には遠い状況にある。

また、2.オムニバスタウン制度の現状や、交通事故件数、渋滞、大気環境の指標などから、すべての人が利用しやすいバスが走る、安全で移動しやすい、空気のきれいなまちであるオムニバスタウンづくりでという本来の目的ではなく、バス利用者増加という目的にずれてしまっている現状があることを示した。

これからは国、自治体、バス会社等の各主体がそのずれを認識することが必要である。その上で、補助金制度以外の各主体が連携できる仕組みづくりをし、施策の実施・見直しを継続的に行うことが重要である。

謝辞

本研究にあたり、各市役所ならびにバス会社の皆様に、大変お世話になりましたことを厚く御礼申し上げます。

参考文献

新谷洋二，都市交通計画第二版，技報堂出版，p145-146，2003