

地方部における公共交通計画の現状*

～岩手県三陸地域を事例として～

A study of major bus route service in rural area *

～a case of Sanriku area in Iwate prefecture～

若菜千穂**

By Chiho WAKANA**

1. はじめに

市町村を中心として、地域公共交通計画の策定が進み、バス路線の構築や改善だけでなく事業者や関係機関との連携や住民の主体的な参画を促すような計画的かつ継続性を備えた公共交通の活性化を目指した取り組みが全国各地で進んでいる。しかし、数でみれば地域公共交通の計画を策定していない市町村のほうが多い。

本稿では、公共交通計画の策定有無に関わらず、一定エリア内の市町村に対し、その公共交通の現状や取り組み、公共交通担当者の現状や認識を把握することによって、地域交通計画を取り巻く諸問題を整理し、生活交通サービスの整備における公共交通計画策定の意義と課題を明らかにすることを目的とする。

2. 岩手県三陸地域の現状と公共交通の特性

調査は、岩手県の東側に広がる三陸地域の13市町村の公共交通の担当者を対象とする対面式のヒアリング調査によって実施した（調査日：2010年3～4月）。

岩手県三陸地域は新幹線や国道などの交通幹線から北上山地で隔てられた海岸沿いにあり、地域内の多くが山間地に位置し、交通不便地域が多い。65歳以上人口は30%前後に達しており、岩手県内でも高齢化や人口減少が進行している地域である（図1、表1）。

三陸地域のうち北部の5市町村については、市町村間を結ぶ広域路線を除いて民間の乗合バス事業者がなく、市町村営で維持されている。中南部については2万人を超える市では市内に民間バス事業者によるバス路線が維持されているが、それ以外の町村では廃止代替バスとなっている。北部では昭和40年代後半から徐々にバス事業者が撤退しているのに対して、中南部ではなお乗合バス事業者が存続し、バス運行を行っている。

分析に当たっては、民間バス事業者の撤退などによって市町村内で完結する路線には市町村営バスや廃止代替バスしかない「市町村グループ」（9市町村）と、市内に民間バス事業者が残っている「事業者グループ」（4市）に分けて整理する。

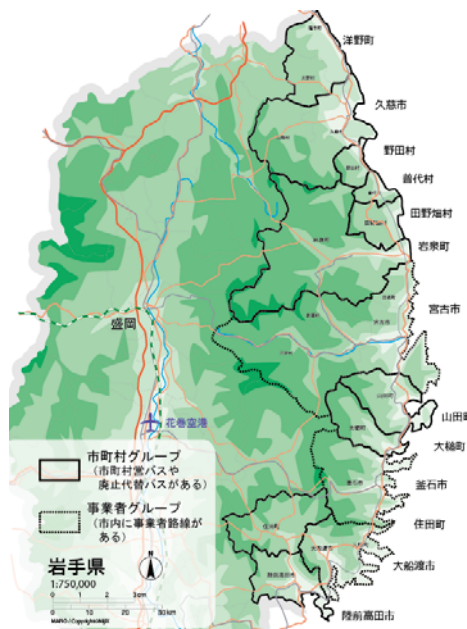


図1 岩手県の概況および対象市町村

3. 公共交通計画を取り巻く諸問題

ヒアリング調査は、担当者の状況について聞くと共に、予め用意した13の想定課題について、「要検討」課題と「対策済」課題に分類してもらい、詳細を聞き取る形で進めた（表2）

（1）公共交通の担当者

公共交通を担当する部署で、現在最も多いのは企画系の部署で、13市町村のうち8市町村、ついで総務系部署で3市町村となっている。久慈市では平成17年度に公共交通施策を地域づくりの一環として取り組んでいこうとする意図から市民生活部から総務企画部へ、山田町では公共交通の諸問題に対応する準備として平成22年度からは総務部から企画財政課に移管されており、公共交通の担当部署は、施策方向性に応じて移動している。

担当人数はほぼ1人で担当しており、さらに担当者が公共交通に取り組む作業量としては、民間バス事業者の撤退直後の久慈市やコミュニティバスを立ち上げた住田町、三陸鉄道を中心とした地域公共交通活性化・再生総合事業の事務局となっている宮古市など、当面の諸問題に対応している市町村を除いては5割以下が多い。さらに、担当年数も最長3年となっている。

（2）課題と感じていることと対策済みの課題

市町村グループでは、患者輸送バスの見直しやスク

*キーワード：交通計画、地域公共交通活性化再生・総合事業

**正員、農博、NPOいわて地域づくり支援センター

（岩手県花巻市田力9-24、TEL/FAX 0198-26-2187）

表1 調査対象市町村の概況

市町村名	担当部局	人口*1 (高齢化率)	公共交通の特性	グループ
洋野町	企画課	20,067 人 (27.3%)	町外連絡路線は町単独補助で維持、町営バスあり	市町村
久慈市	総務企画部まちづくり振興課	39,009 人 (24.5%)	H20 に JR バスが撤退し、市民バスを運行	市町村
野田村	総務課	5,028 人 (27.9%)	バス事業者なし、村営バスあり (S52)	市町村
普代村	総務課	3,211 人 (30.2%)	バス事業者なし、村営バスあり	市町村
田野畑村	政策推進課	4,157 人 (30.8%)	バス事業者なし、村営バスあり (H4) (活性化・再生総合事業実施中)	市町村
岩泉町	政策推進課	11,748 人 (35.8%)	町外連絡路線は国県補助で維持、町民バスあり (S40 年代～)	市町村
宮古市	総務企画部企画課	62,075 人 (29.1%)	バス事業者が市内路線も運行、合併以前の旧村営バスあり (現市営バス)	事業者
山田町	総務課	19,963 人 (29.7%)	町外連絡路線は国補助で維持、町内に廃止代替バス、患者輸送バスあり	市町村
大槌町	企画財政課	16,557 人 (29.9%)	町外連絡路線は国補助で維持、町内に廃止代替バスあり	市町村
釜石市	市民生活部市民課	41,806 人 (33.0%)	バス事業者が市内路線も運行	事業者
住田町	町づくり推進課	6,577 人 (38.1%)	町外連絡路線は国県補助で維持だが、路線短縮し、コミバスを拡大 (H22)	市町村
大船渡市	商工観光部商工観光物産課	41,905 人 (29.4%)	バス事業者が市内路線も運行	事業者
陸前高田市	企画部企画政策課	24,742 人 (32.0%)	バス事業者が市内路線も運行	事業者

*1 住民基本台帳より

ールバスの混乗、デマンド運行など対策済みや検討など多くの項目においてすでに対策済みとする市町村があるのに対して、自治体グループでは対策の必要性は感じられているものの対策を実施するまでには至っていない状況となっている。この理由としては、路線バスは事業者のものであるという意識がある。

比較的取り組みが行われている市町村グループの課題としては、広域路線と市町村域内の交通空白問題の2点が比較的大きな課題となっている。

表2 ヒアリング調査結果

課題項目	市町村グループ (9市町村)		事業者グループ (3市町村)	
	要検討	対策済	要検討	対策済
国や県の補助がなくなる	4		1	
バス事業者の撤退	2	2	1	
コミバスの見直し	1	1	1	
患者輸送バスの見直し	2	2	1	
スクールバスの混乗		4	2	
デマンド運行の検討	1	3	1	
デマンド運行の見直し				
交通空白がある	4	4	1	
財政負担増	3		2	
時間的余力がない	1		2	
ノウハウがない	1		2	
事業者との連携が必要		2	2	1
公共交通計画が必要	3	2	1	1

(3) 公共交通計画の必要性

公共交通計画については、13市町村のうち3市町村がすでに対策済み、4市町村が要検討としている(表3)。対策済みの市町村では、バス事業者の撤退や病院、学校の統合を契機として全庁的に公共交通を見直す必要性から計画策定を行っている。

検討する必要性を感じている4市町村のうち3市町村は、バス事業者の撤退やバス事業者の倒産を背景として、全庁的に公共交通を見直す必要性に迫られていることが背景にある。

対策も必要性も感じていない市町村の理由としては、市町村グループでは、「計画を作るより、直面する課題に対応していくことが重要」、「市町村営バスの導入等により当面の課題は解消された」、「特に解決を急ぐ課題はない」という回答であり、事業者グループでは「事業者路線が多く、市町村が独自に計画を立てる問題ではない」という回答であった。ただし、担当者個人の意見として、担当者は短期的な周期で異動するため、取り組みの継続性や統一性を担保するためにも計画の必要性は感じるという意見もあった。

表3 公共交通計画の必要性に対する回答

対策済み	要検討
<ul style="list-style-type: none"> ・H21 に再編計画、庁内の検討体制を組織(洋野町) ・H20 に活性化・総合連携計画策定(田野畑村) ・病院統合を契機として H18 に計画策定。地区別計画を H22 策定予定。(釜石市) 	<ul style="list-style-type: none"> ・5～10 年先を見越した、鉄道も含めた交通計画が必要。19 課にまたがる検討会を立ち上げた。(久慈市) ・ルートやダイヤの見直し、バス停や車両の更新を図りたい。交通基本法の方針を待つ。(大槌町) ・事業者の対応によっては、全面的な見直しが必要となるが、その場合にはノウハウがない。(山田町) ・まちづくりと一体的に取り組む必要がある。(宮古市)

4. まとめ

具体的な実行力をもった公共交通計画は、バス事業者の撤退や施設の統廃合など、全体の公共交通体系を市町村が見直さざるを得ない状況に至ってようやく策定作業に着手される傾向がとなっている。しかし、市町村と事業者が協力して利用促進に取り組む事例(洋野町、久慈市、宮古市)もでてきており、公共交通の策定を通じて、地域の生活交通の再生に向けて市町村と事業者が協力して取り組むことの効果も期待できることから、事後的な交通計画ではない“攻め”の交通計画の重要性の理解を広めていくことも重要である。

〔謝 辞〕

本調査、研究は、岩手県の財団法人さんりく基金の研究助成により実施した。