

# 地方中核都市における地域公共交通総合連携計画策定区域に関する検討\*

Examination concerning decision district of public transportation plan in regional core city \*

多田憲太郎\*\*・柿本竜治\*\*\*

By Kentaro TADA\*\*・Ryuji KAKIMOTO\*\*\*

## 1. はじめに

地域公共交通は、経済社会活動の基盤であり、住民の移動手段の確保、地域活性化、環境問題への対応等我が国の重要な諸課題のためにも、その活性化・再生は喫緊の課題である。一方で、地域においては、交通空白地帯の出現等地域公共交通を巡る状況は非常に厳しい状況にある。

このような状況を受け、平成19年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」（以下、「活性化法」）が制定され、地域の合意形成による地域公共交通総合連携計画の策定等地域公共交通活性化・再生に向けた環境整備を図られたところである。

「活性化法」の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、バス・タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する制度として「地域公共交通活性化・再生総合事業（以下、「総合事業」）」がある。

さらに活性化法に基づく協議会（「法定協議会」）が、同法に基づく地域公共交通総合連携計画（「法定計画」）を策定するためにを行う調査について、「総合事業」を活用する場合に必要な計画「地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画」（以下、「調査事業」）がある。

また、法定計画の円滑な具体化・実施のために、同計画の立ち上げの最大3年間において、同計画に位置づ

けられた事業のうち、法定協議会が取り組む事業について、「総合事業」を活用する場合に必要な計画として「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」（以下、「計画事業」）がある。

平成20年度には、249件（調査事業168件、計画事業81件）、平成21年度には375件（調査事業115件（通勤交通グリーン化推進プログラムを含む）、計画事業260件）が認定された。平成22年度の3月公募では、194件（調査事業82件、計画事業112件）と毎年200件以上認定されている。（表-1参照）

認定状況を見ると、平成20年度では、調査事業168件中144件（86%）、計画事業81件中73件（90%）、平成21年度では、調査事業115件中94件（82%）、計画事業260件中221件（90%）とほとんどが市町村単独で認定されている。しかし、「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」<sup>1)</sup>には、「連携計画の区域及び対象」は、「当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とする。市町村の区域が一定の目安になるが、交通圏が複数の市町村にまたがる場合や一市町村に複数の交通圏が存在する場合もあり、具体的な区域は地域の実情に応じて地域の関係者が判断することになる。」と明記されている。

表 - 1 地域公共交通活性化・再生総合事業等認定状況

	事業種別	平成21年度	平成22年度
全認定件数	調査事業	168	115
	計画事業	81	260
うち単都市町村	調査事業	144	94
	計画事業	73	55

出典 地域公共交通活性化・再生総合事業等認定状況 国土交通省HP

実際に、実状に見合った形で日常生活に関して形成される交通圏が設定され、調査事業及び計画事業が実施されているのかどうか、熊本都市圏内の地方中核都市である熊本市及びその周辺に位置する大津町を事例として検証を行った。（図-1参照）

\*キーワード：公共交通計画

\*\*非会員、工修、（株）福山コンサルタント

（熊本県熊本市南千反畑町1-21

TEL:096-322-4449、E-mail:tada@fukuyamaconsul.co.jp）

\*\*\*正員、工博、熊本大学 大学院自然科学研究科（工学系）社会環境マネジメント

熊本県熊本市黒髪2-39-1

TEL:096-344-2111、E-mail:kakimoto@gpo.kumamoto-u.ac.jp）



図 - 1 熊本市と大津町の位置

## 2. 熊本都市圏の現状

### (1) 熊本市の公共交通の概要

熊本市では、平成20年度に「調査事業」を実施し「法定計画」を策定している。また、周辺では平成20年度に合志市が「調査事業」を実施し「法定計画」を策定している。さらに平成21年度には大津町が「調査事業」が実施し「法定計画」を策定している。

まず、熊本市都市圏の中心である熊本市について整理したい。

熊本都市圏は、熊本市と3市8町1村（宇土市、宇城市、合志市、泗水・菊陽・大津・益城・嘉島・御船・甲佐・山都町・西原村）から成り、この都市圏人口は約104万人（平成19年4月1日現在）で熊本県人口の5割以上を占めている。熊本市は熊本県の県庁所在地であり、また、地方中核都市であり、人口は約73万人（平成22年6月1日現在推計人口）で熊本都市圏人口の約7割を占めている。

以下は、熊本市が旧植木町、旧城南町との合併する前の情報である。

熊本市のバス路線網は市営バス+民間3社（九州産交バス、熊本電鉄バス、熊本バス）で構成され、熊本都市圏では平成20年時点で1日に約97,000人が利用している。バス路線網は、熊本市全域をほぼ網羅しており、交通センターを中心に放射状に形成され、周辺市町村まで結ばれている。

鉄軌道網は、JR、市電、熊本電鉄から構成され、平成20年時点で1日約55,000人が利用している。

鉄道利用者数は、近年横ばいだが、バスの利用者数は、約20年間で半減し、この10年において約3割減少し、バス事業の経営状況も年々悪化し課題となっていた。

そこで、熊本市は、平成20年度に熊本市地域公共交通総合連携計画（「法定計画」）において、熊本市（旧植木町と旧城南町との合併前）を対象に、バス利用者の増加を目標として、バス路線網等の再編（バス路線網の再編、コミュニティバス等の導入方針の作成）および利用

促進施策（公共交通機関相互の連携機能強化、自動車からバス（公共交通）への転換促進）を掲げた。

### (2) 大津町における公共交通の概要

大津町は、熊本市と阿蘇山との中間に位置しており、人口は約3万人（平成22年6月1日現在推計人口）の町である。大津町のバス路線網は民間3社（九州産交バス、産交バス、熊本電鉄バス）で構成され、大津町を発着する路線では、平成20年時点で大津町外の利用者も含めて1日に約3,000人が利用している。バス路線網は、大津産交（大津営業所）と交通センター（熊本市）を結ぶ路線、市中心部と菊池・山鹿方面を結ぶ路線で主に形成されている。（図-2参照）

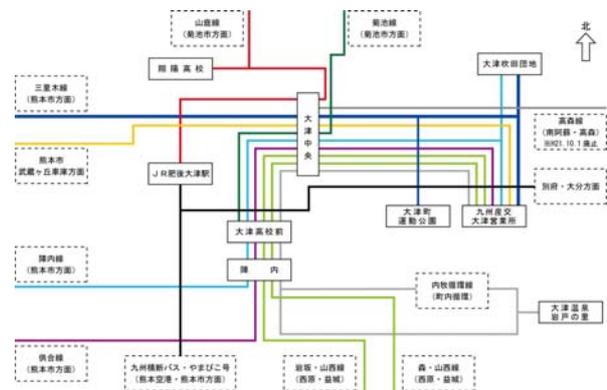


図 - 2 大津町内バス路線図

鉄軌道網は、JR豊肥線が東西に走り、熊本市と大分を結んでいる。大津町内には、JR肥後大津駅及びJR瀬田駅が存在し、JR肥後大津駅の乗降客数は、平成19年時点で1日約3,800人である。

鉄道利用者数は、近年横ばいだが、バスの利用者数は、この10年において約3割減少し、バス事業の経営状況も年々悪化し課題となっていた。

平成17年の国勢調査の通勤・通学流動を見ると大津町から熊本市、熊本市から大津町への動きが多い。

（図-3参照）その交通手段は自家用車が約7割前後と多い。鉄道・電車利用が、町内に在住する人の町外への従業・通学で11.2%、町外に在住する人の町外からの従業・通学で6.2%と比較的多い反面、乗合バス利用は1.5~3.5%と少ない。（表-2参照）

大津町では、バス利用者の減少、補助金の増加が問題であり、バス路線網の再編が課題となっている。

そこで平成21年度に大津町地域公共交通総合連携計画（「法定計画」）において、大津町を対象に「将来にわたり持続可能な公共交通体系の実現」という大目標のもとに「公共交通の体系の維持と活性化促進」、「JR肥後大津駅を中心とした交通体系の確立」を目標として掲げた。

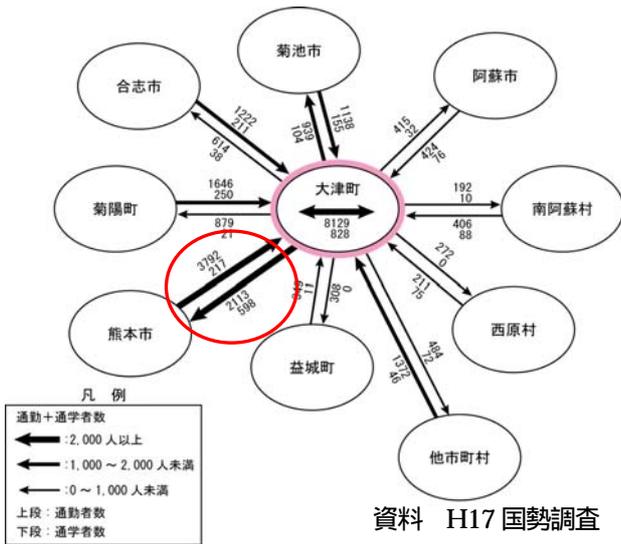


図-3 大津町の通勤・通学流動 (H17)

表-2 大津町の通勤・通学交通手段 (H12)

	町内に在住する人		町外に在住する人
	町内へ 従業・通学	町外へ 従業・通学	町外から 従業・通学
徒歩だけ	11.6%	0.3%	0.1%
鉄道・電車	0.4%	11.2%	6.2%
乗合バス	1.6%	3.5%	1.5%
勤め先・学校のバス	1.1%	1.8%	0.7%
自家用車	69.9%	75.1%	79.9%
ハイヤー・タクシー	0.4%	0.0%	0.0%
オートバイ	4.8%	3.3%	3.6%
自転車	9.5%	4.4%	7.4%
その他	0.6%	0.4%	0.6%
計	100.0%	100.0%	100.0%

資料 H12 国勢調査

(3) 大津町における公共交通の課題

大津町のバス路線網の課題は、利用者の減少と補助金額の増加だが、大津町と熊本市を結ぶ路線も例外ではなくここ10年の間に利用者数は約3割減少し、当初補助金の負担が無かったが現在では年間約6百万円を大津町が補助している。(図-4参照)大津町と熊本市を結ぶ路線には2路線あり、旧国道57号を通過して、熊本大学を経由して交通センターにいたる路線(以下、対象路線)と供合町を経由して交通センターにいたる路線がある。

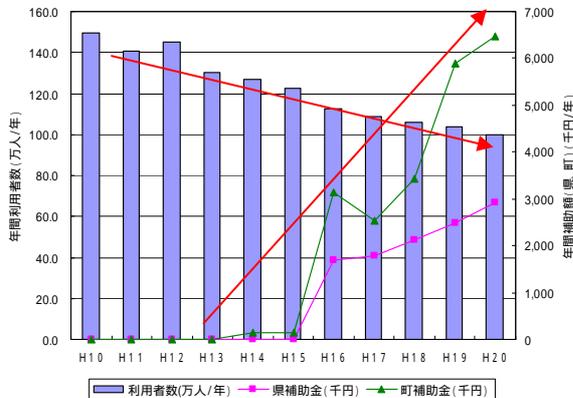


図-4 大津町と熊本市を結ぶバス路線の年間利用者数と補助金の推移

出典 大津町地域公共総合連携計画

対象路線は運行本数が多く、1日で上下合わせて61本(大津町発着全バス路線186本の約3割)(図-5参照)のに対し、1本当たりの乗車人員は3人に満たず、需要に対して供給が多くなっている。(図-6参照)また、時間帯別利用者数と運行本数を見ると利用者数に見合っていない便数設定になっていることがわかる。(図-7参照)

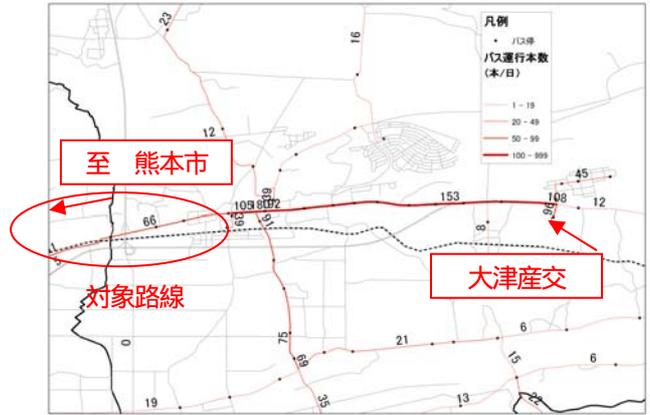


図-5 大津町のバス1日運行本数

出典 大津町地域公共総合連携計画



図-6 大津町のバス1本当たり1日乗車人員

出典 大津町地域公共総合連携計画

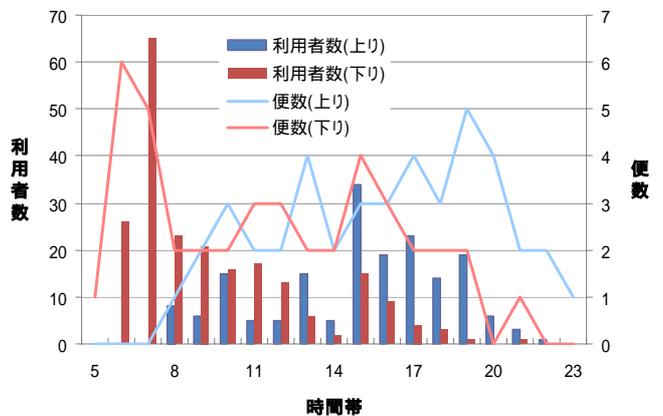


図-7 対象路線

出典 大津町地域公共総合連携計画

これらの原因は、対象路線が全系統キロのうち約8割が熊本市内であり、全利用者の約7割が熊本市内利用者で占めており（図-8参照）、熊本市内の利用者に合わせて運行本数、ダイヤになっているからである。また、対象路線は、熊本市内の交通センターと大津町内の大津産交（大津営業所）が起終点になっているが、その間に営業所が無く、熊本市を出た路線は全て大津町の大津産交（大津営業所）まで運行せざるを得ないという事情がある。

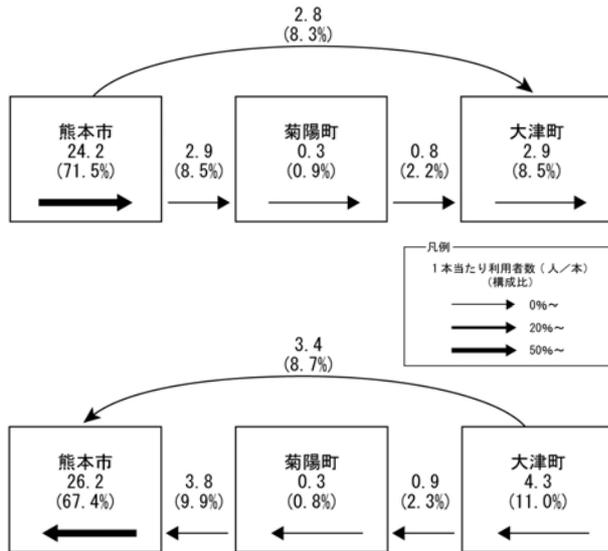


図-8 バス1本当たり乗車人員  
(当該路線) (サンプル調査)  
出典 大津町地域公共総合連携計画

以上のことから、当該バス路線の見直しにあたっては、熊本市、大津町、沿線の菊陽町、バス事業者との協議・調整が必須と思われるが、それを行う場が無いのが現状である。また、熊本市と大津町は個別に地域公共交通総合連携計画を策定しており、先行して策定された熊本市の連携計画には、熊本市と大津町等周辺市町村を結ぶ路線の熊本市外部分の再編方針は示されておらず、上記の対象路線の見直し方針ははまだ定まっていない。

大津町に限らずその他の周辺市町村も同じように熊本市に向かう路線が存在しており、地域公共交通総合連携計画策定に当たり、現状のように市町村別に策定するのではなく、実際の日常交通圏である熊本市や大津町も含めた都市圏レベルを対象地域とした一体的な連携計画策定を立てる必要がある。また、単独で策定する場合でも、各市町村の担当者のお互い会議への出席等、協議・調整が図る必要がある。

### 3. まとめ

地域公共交通総合連携計画策定など公共交通のあり

方に関する検討にあたって、日常交通圏全体は複数市町村からなることが通常であるため、事前に2の(3)で一部示したように以下の既存データを活用して日常交通圏を適切に把握することが重要である。

- 人の動き
- 国勢調査(通勤・通学流動)
- PTデータ(OD分布)等
- 交通網
- バス路線(路線網、起終点、運行本数)
- 鉄道(路線網、起終点、運行本数)
- 利用状況
- バス・鉄道路線別市町村間利用者数

また、より地域の住民に密着している市町村が、地域住民のニーズを把握し、その地域の交通体系を検討し、都道府県はその管内の地域間格差の是正等、複数市町村にまたがる問題の解決を行うといった都道府県と市町村との間で役割分担をしながら、圏域に応じて会議を設定することが必要と考える。こうした会議において、地域の交通ネットワークを合理的なものにしていく上で、地方バス路線維持費補助対象路線をはじめとした乗合路線バスのみならず、コミュニティバスや乗合タクシー、さらには病院、ホテル等が運行する無料送迎バス、企業の運行する通勤送迎バス、福祉有償運送等の自家用有償運送のあり方も含めて議論し、それぞれ、事業者、NPOなど、主体の特性に応じた分担がなされるように検討すべきである。なお、こうした場合、例えば福祉有償運送は福祉部局が担当している市町村が多く、交通担当部局との連携が十分でないといった問題もあるので、市町村内でも十分な連携を取る必要がある。

### 参考文献

- 1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律：地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針，2007