

熊本県下の市町村の生活交通対策の現状

柿本 竜治¹

¹正会員 熊本大学教授 大学院自然科学研究科（〒860-8555 熊本市黒髪2丁目1-39）
E-mail:kakimoto@gpo.kumamoto-u.ac.jp

2002年の乗り合いバス事業の規制緩和から8年が過ぎ、地方部の生活交通体系に様々な影響が出現しはじめている。その一旦に、路線バスの廃止とそれに伴うコミュニティバスや乗り合いタクシーを導入する市町村が急増している。規制緩和に伴い創意工夫を凝らしながら生活交通の維持に努める市町村もあれば、一方で、未だ無関心な自治体も多く存在する。これらの現状を踏まえて、本研究では、生活交通対策の現状や地域公共交通会議の設置状況、および総合連携計画の有無およびその内容について、熊本県下の45市町村を対象にアンケート調査およびヒアリング調査を行った。これらの調査結果から今後の地方部における公共交通計画を策定していく上での知見を得る。

Key Words : local bus, community bus, demand tax, local transport plan, public subsidy

1. はじめに

2002年の道路運送法の改正により、路線の撤退が許可制から届出制に緩和されたことで、不採算路線から撤退とそれにより地方部での公共交通空白化が懸念された。それに対し「地域協議会」が創設され、地方自治体が主体となり地域の路線バス事業の維持や確保の方策を決定し、路線維持のため財政支援することとなった。しかしながら、地方自治体で有効にその機能が活用されたとはいえなかった。

そこで、2006年の道路運送法改正では、地域で公共交通について話し合う場を作るためも含め、以下の点が変更された。(1)乗合事業は80条（改正法では79条に変更）を除き4条に一本化された。乗合DRTや乗合タクシーも4条許可とし、21条は臨時運行の場合のみ適用となった。(2)地域が必要と考える公共交通については、地域交通会議を発展させた新たな協議組織（地域公共交通会議）の設置により、路線新設・変更等の手続きに加え、運賃設定についても上限許可制から届出制に弾力化された。(3)自家用自動車による有償運送を位置づけ（79条）、登録制とし自治体だけでなくNPO法人等にも認められることとなった。

この改正法では第1条の目的に、「道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進する」という記

述があり、各地域の実情に応じた「適材適所」の公共交通を提供するという視点が盛り込まれた。翌2007年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の交通協議会に対し、地域の創意工夫ある自主的な取り組みを促進・支援するための制度が設けられた。この中には、地域公共交通総合連携計画の策定や、地域公共交通活性化・再生総合事業計画の実施に対する国が補助制度が含まれている。

このような生活交通に関わる制度の変化は、地方部で生活交通体系に様々な変化をもたらしている。その一つに、路線バスの撤退後や公共交通空白地域へのコミュニティバスや乗合タクシーの導入の急増である。地域全体の生活交通をどのようにして支えていくか等の明確なビジョンがないまま新しい形態の生活交通手段が導入され、体系が構築されていくと、やがては路線バスと同様の道を辿ってしまいかねない。そこで、本研究では、まず、アンケート調査とヒアリングにより、熊本県下の45市町村の生活交通関連施策や地域公共交通総合連携計画の策定状況およびその内容について把握する。そして、各自治体の取り組み状況を整理し、新たな生活交通を体系化していく上での課題を抽出する。それとともに、今後策定されていくであろう地域公共交通計画策定上の課題を抽出する。

2. 熊本県下の市町村の生活交通対策の現状

(1) 各市町村の生活交通対策の現状

熊本県内における生活交通対策の現状を把握するため、平成22年8月末、県内の全45市町村（平成22年8月20日現在）を対象に生活交通対策に関するアンケート調査を実施した。アンケートの主な内容は、民間・公営路線バス、スクールバス、福祉バス、コミュニティバス、および乗合タクシーの運行有無とサービス内容である。2002年、2004年に同様の調査を行っており、各交通サービスの導入町村数の推移を図-1に示す。コミュニティバスと乗合タクシーを導入した市町村が増えている。特に、乗合タクシーについては、今回の調査で急増している。以下で各市町村からの内容についての回答結果の概要を11のブロック協議会別に記す。

熊本ブロックでは、熊本市営バスの全路線を、2016年までに民間へ委譲することを予定している。コミュニティバスについては、オムニバスタウン計画の一事業として、2001年に中心市街地で運行が開始されたが、2005年5月に約4年間で撤退している。一方、乗合タクシーは、2005年年の調査時にはなかったが、路線バスの廃止代替として2009年に導入されたオレンジタクシーを始め、旧植木市と合併により引き継いだ乗合タクシーを含め、路線数が急増している。

玉名ブロックでは、平成23年3月の九州新幹線全線開業に向けて、玉名市のバス路線が、平成21年に10路線26系統から9路線27系統に再編された。うち7系統を新玉名駅まで延伸し、平日は1時間に平均4.5便が同駅を経由するようになった。平成18年にはバス路線の廃止に伴い熊本市と合同で乗合タクシーのみかんタクシーの運行している。また、玉名ブロックでは生徒を集めるためにスクールバスの運行を行っている私立高校が複数ある。そのため、数百単位の通学需要を失っており、バス路線の廃止にも影響を与えている。

鹿本ブロックでは、合併により山鹿市の一市となり広域的な生活交通体系を作り上げている。幹線をコミュニティバス、支線を乗合タクシーで賄っている。

菊池ブロックでは、全ての市町村が公共交通に積極的である。菊池市では廃止路線代替バスを廃止し市中心部に循環型コミュニティバスを、郊外の山間地から中心部にかけて乗合タクシーを導入している。バスの乗降者の比較的多い中心部を循環バス、乗降者の少ない郊外を乗合タクシーと地域交通における役割を地域分担し効率化を図っている。ブロックの特徴として交通空白地域解消を考えているところが多く乗合タクシーを多用している自治体が多いことである。

阿蘇ブロックでは、バス路線補助の増額に伴い全体的な路線再編を行っている。南阿蘇村は、2008年に路

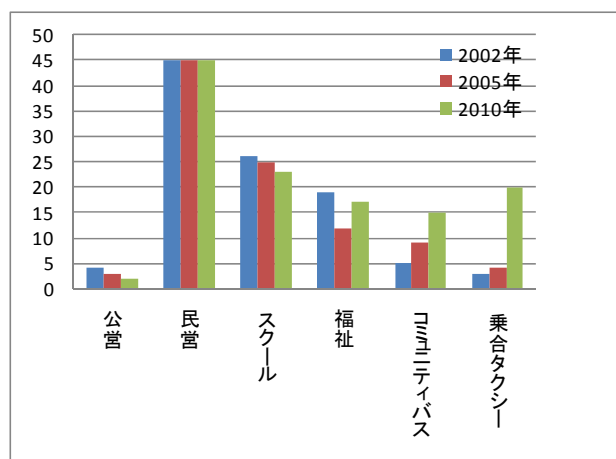


図-1 熊本県下の各市町村の生活交通対策の推移

線再編を行い、多くの路線を廃止し、6系統のコミュニティバスを走らせている。その他の自治体も同様に廃止代替のコミュニティバスの増加が著しくなっている。また利用者が絞られる福祉バスは、コミュニティバスの導入とともに廃止された。しかし路線バスの廃止が相次ぎ、コミュニティバスが路線バスの廃止ルートも回らなければならない、以前の福祉バスと同じルートを回ること困難となり、再び福祉バスが復活し増加している。

八代ブロックでは、八代市が利用実態調査や社会実験に基づき、2010年に、36路線を3つの循環型コミュニティバスを導入するなどして19路線に再編した。坂本町・東陽町・泉町地域では乗合タクシーを導入している。

人吉・球磨ブロックでは、球磨川鉄道と中心とした公共交通網を目指している。人吉～湯前駅間は球磨川鉄道と並行してバス路線6系統が運行しており、効率的な路線網への転換が必要であるが、調整が難航している。また、球磨地域では乗合タクシーの導入が多くなっている。

天草ブロックでは、天草市が2009年に61系統から33系統へ路線再編を行っており、本渡地区に循環バスを運行させている。以前のバス路線はほぼ維持しつつも重複路線を統合し、利用の少ない日中の便は大幅に削減している。上天草市の大矢野地区では、宇城市三角町と上天草市登立地区を拠点として往復する形を基本に19系統で運行していたが、重複系統が多く、一日平均乗客数が23人と少なく、JRとの連絡も取りづらかった。そこで、2008年に循環バスとシャトルバスの組み合わせによる路線再編を行っている。また、公共交通空白地域への乗合タクシーの導入も進められている。

(2) コミュニティバスの運行状況

現在、熊本県の13の市町村でコミュニティバスが運行されている。その運行内容の概要を表-1に、総路線長、総乗降者数および自治体の補助金額の推移を図-2に示す。2005年以降、年々コミュニティバスを導入した市町村が増えており、路線長の増加とともに乗降者数、

表-1 熊本県下のコミュニティバス

市町村	名称	開始日	運賃	運行形態		系統数	路線長
				形式	運行日		
水俣市	みなくるバス	H15.1.6	150円から300円	定時定路線	5路線中1路線は土日運休、日祝祭日・12/29～1/3運休	6	102.6km
菊池市	きくちべんりカー	H16.6.1	100円	定時定路線	1(循環)	1	18.1km
上天草市	SUNまりんバス	H20.10.1	大人150円	定時定路線	一部土日運休	3(循環)	141.1km
山鹿市	やまが市街地循環バス	H19.12.1	大人200円	定時定路線	日祝祭日・日曜・12/29～1/3運休	1(循環)	38.5km
合志市	コミュニティバス	H14.12.1	100円	定時定路線		7	34.4km
菊陽町	町内巡回バス	H14.9.30	小学生未満無料 子供50円	定時定路線	月・水・木・金のみ運行	7	229.6km
小国郷	ぐる～とバス	H18.4.1	小学生未満無料 子供100円 大人200円	定時定路線	色見環状線は毎日運行、その他は週2日運行	1(循環)	31.2km
高森町	町民バス	H16.4.1	小学生未満無料 子供100円 大人200円	定時定路線	色見環状線は毎日運行、その他は週2日運行	7	417.6km
御船町	コミュニティバス	H19.4.1	100～300円のゾーン料金制	定時定路線	日祝運休	4	87.6km
山都町	山都ふれあいバス	H20.4.1	中学生以下無料、200～500円のゾーン料金制	定時定路線	日祝祭日・12/29～1/3運休	31	198km
甲佐町	甲佐町町営バス	S47.12.9	小学生未満無料 子供100円	定時定路線	年中無休	2	21.5km
南阿蘇村	ゆるっと乗合バス(路線バス)	H21.10.1	初乗り100円～500円	定時定路線		6	197km
八代市	みなバス まちバス ゆめバス	H22.10.1	大人100円	定時定路線		3(循環)	35.9km

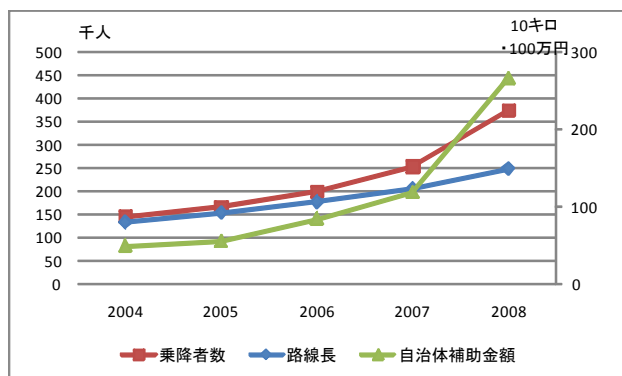


図-2 乗降者数・路線長・補助金額の推移

市町村の補助金額が増加しているのが分かる。しかしながら、乗降者数の市町村の補助金額に対する弾力性を取ってみると、2005年から2006年は、1.27と補助金の増加割合より乗降者の増加割合が上回っていたが、2006年以降は、いずれも1.0を下回っており、需要が少ない地域へコミュニティバスの導入が広がっていているのが分かる。

次に500mメッシュのマップ上で、コミュニティバスの運行路線と人口密度との関係から運行路線の地域特性の分類を行う。各コミュニティバスが通過するメッシュ数、メッシュの人口密度の平均値、最大値、最小値を表-2に、また、人口密度の最大値の50%以上の人口密度のメッシュとそれ以下のメッシュの割合を図-3に示す。

メッシュ数が多いほど、コミュニティバスを広域で運行、人口密度の最大値の50%以上の人口密度のメッシュの割合が大きいほど、市街地を中心に運行が行われていることが分かる。そのような観点から表-2、図-3よりコミュニティバスを3分類した。八代市、菊池市、山鹿市のコミュニティバスは、通過するメッシュの人口密度の平均値が高く、また、人口密度の最大値の50%以上の人口密度のメッシュの割合が大きく、また、最小値のメッシュでも比較的高い人口密度であり、市街地循環型とする。コミュニティバスが通過するメッシュ数も少なく、限定された地域にしかサービスが提供されてい

表-2 コミュニティバス運行路線上の人口密度

市町村	名称	メッシュ数	人口密度(人/km2)		
			平均	最大	最小
八代市	みなバス まちバス ゆめバス	38	971.0	1665	175
菊池市	きくちべんりカー	20	594.4	1204	189
山鹿市	やまが市街地循環バス	30	540.6	1424	21
水俣市	みなくるバス	60	275.3	589	3
上天草市	SUNまりんバス	51	175.6	514	4
合志市	コミュニティバス	126	444.3	3008	1
菊陽町	町内巡回バス	73	370.9	2813	3
小国郷	ぐる～とバス	48	95.3	820	1
高森町	町民バス	149	30.2	519	1
御船町	コミュニティバス	64	67.1	446	2
山都町	山都ふれあいバス	152	43.9	583	1
甲佐町	甲佐町町営バス	31	72.7	482	3
南阿蘇村	ゆるっと乗合バス(路線バス)	104	81.4	351	1

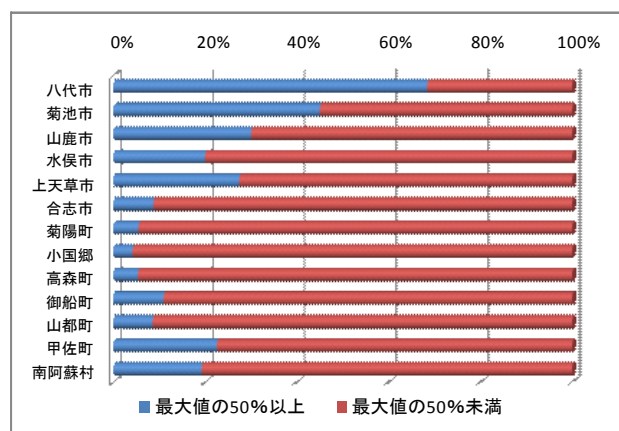


図-3 最大人口密度の50%のメッシュの割合

いことが分かる。一方、水俣市、上天草市、合志市、菊陽町のコミュニティバスの運行路線は、人口密度の平均値や最大人口密度は比較的高いが、運行されているメッシュ数も市街地循環型に比べて多く、人口密度がかなり低いメッシュにもサービスが提供されている。過疎地域と中心市街地を連絡するものが多いことから市街地過疎地循環型とする。その他の町村のコミュニティバスの運行路線は、人口密度の平均値が低く、また、メッシュ数も多い。過疎地域をまんべんなく循環するので、過疎地循環型とする。

分類された種別にその路線の特徴を見ていくと、市街地循環型は、路線長は短く、均一料金で、毎日運行されており、乗降者数が多い。また、収支率は20%前後である。市街地過疎地循環型は、市街地と過疎地域を結ぶため路線長が長く、また、広域にサービスを提供している場合が多く、車両数の制限から方面別に週2～4日程度で運行されている場合が多い。過疎地循環型は、人口密度が低い地域で広域に運行されているため、路線長が長く、また、運行日も市街地過疎地循環型と同様に方面別に週2日程度で、乗降者は少なく、収支率は低い。

(3) 乗合タクシーの運行状況

乗合タクシーは、熊本県下の 20 の市町村で導入されており、その概要を表-3 に、乗合タクシーの乗降者数と市町村負担額の推移を図-4 に示す。ここ数年の間に、乗合タクシーを導入した市町村が急激に増加している。導入の要因は、廃止代替がほとんどであるが、乗合タクシーはバスが通れない道でも通れるということで、公共交通空白地域の対策として同時に浸透したようである。また、市町村の負担額がバスの場合より少なく済むこともある。しかしながら、乗降者数の市町村の負担額弾力性をみると、2006 年以降、0.74、0.47、0.85 と市町村の負担増の割合より乗降者数の増加割合が低い状態が続いており、バスより費用が安いとはいえ、財政負担上、非効率な地域へ進展している。次に、料金体系と運行形態をみていくと半数の市町村が均一料金体系であるが、200～1200 円と料金には大きく差ある。次いで、多いのがゾーン運賃制である。また、運行形態については、7 割の市町村が区域運行を行っており、路線バスの延長として、定時定路線運行を行っているのは 2 割弱である。

表-3 熊本県下の乗合タクシーの概要

市町村	名称	開始日	料金形態	運行形態	
				運行形式	運行日
熊本市	天水・河内みかんタクシー	H18.12.1	小学生未満無料 子供100円 大人200円	1. 定時定路線	12/29～1/3運休
熊本市	こまち号、山本号	H19.9.1	小学生未満無料 子供100～250円 大人200～500円	3. 定時不定路線	月～土曜運行（日曜・祝祭日・12/29～1/3運休）
熊本市	オレンジタクシー	H22.10.1	大人200円	4. 不定時不定路線	路線バス代替の路線については定時定期に運行
八代市	菊鹿あんず号	H20.10.1	200円～600円のゾーン運賃制	4. 不定時不定路線	予約制（日曜・12/29～1/3運休）
山鹿市	鹿央シンカン号	H21.1.15	200円～500円のゾーン運賃制	4. 不定時不定路線	予約制（日曜・12/29～1/3運休）
山鹿市	鹿北たけんこ号	H21.8.3	大人200円	4. 不定時不定路線	予約制（日曜・12/29～1/3運休）
天草市	きくちあいのりタクシー	H22.10.1	地区ごとの距離に応じて200～1200円	3. 定時不定路線	地域によって月・水・金・土の平日
上天草市		H20.4.1	200～400円ゾーン運賃制	4. 不定時不定路線	平日のみ
宇城市		H20.4.1	200～500円	3. 定時不定路線	土日祝運休
宇城市		H22.4.1	200～500円	3. 定時不定路線	土日祝運休
阿蘇市	阿蘇市乗合タクシー	H19.4.1	150～800円のゾーン運賃制	予約制	
合志市	乗り合いタクシー	H22.10.1	大人200円	2. 不定時定路線	毎日運行
美里町	おもやい号	H19.10.1	200円か300円	2. 不定時定路線	平日のみ
大津町		H18.7.1	150～500円ゾーン料金制	4. 不定時不定路線	毎日運行
南小国町		H22.10.1	200円	1. 定時定路線	
小国町		H22.10.1	200円	1. 定時定路線	
産山村		H22.6.1	800円	3. 定時不定路線	月・水・金のみ運行
南阿蘇村	ゆるっつと乗合タクシー	H21.11.1	200～400円ゾーン運賃制	1. 定時定路線	
錦町	くらんど号	H21.10.1	500円	1. 定時定路線	土日運休
あさぎり町		H15.4.1	小学生以下、障害者150円 大人200円	1. 定時定路線	定時運行9路線 火・金3路線
多良木町	えびすふれあい号	H21.10.1	中学生以下無料 熊本路線300円	4. 不定時不定路線	概水路線、土日運休 その他の路線週2日運行
山江村	まるおか号	H18.10.1	150～900円	2. 不定時定路線	予約制

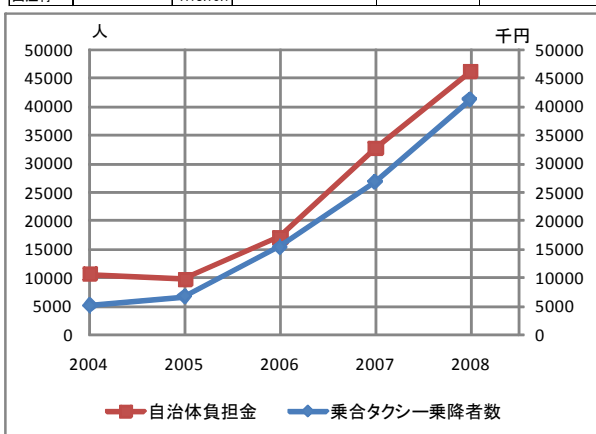


図-4 乗合タクシー乗降者数と自治体負担額の推移

(4) 生活交通関連施策によるグループ化

アンケート調査で把握された各市町村市町村の「スクールバス、コミュニティバス、乗合タクシー、福祉バス、福祉有償運送」の有無の結果をクラスター分析し、3つのグループに分類した。また、グループ化された各市町村の特徴を把握するために、歳入、人口密度、自動車保有割合、面積、老年人口（65歳以上）を45市町村で順位化させたもの、地域公共交通会議設置状況および会議の回数、法定協議会の設置状況、交通計画の策定状況を分類結果とともに表-4 に示す。まず、最初の朱塗りした最初のグループは、生活交通関連の施策をほとんど行っていないグループであり、次の青塗りしたグループは、積極的に生活交通関連の施策に取り組んでいるグループであり、最後の緑塗りしたグループは、ある程度生活交通関連の施策に取り組んでいるグループである。

生活交通関連の施策にあまり取り組んでいないグループは、面積は広いが人口が少なく、財源も乏しい町村と面積は狭いが人口が多く、財源も豊富な都市的な市である。前者は、典型的な過疎町村であり、財政的および人的に取り組めず、後者は、基本的に路線バスが充実しており、生活交通に関しては民間に任せてある。地域公共交通会議等を設置し、積極的に生活関連交通施策に取り組んでいるグループは、比較的面积も小さいが人口が多く、財源が多い市町村である。ある程度生活交通関連の施策に取り組んでいるグループは、過疎地域の町村と同じ特徴を持つてはいるが、地域公共交通会議等を設置している。しかしながら、その開催回数は非常に少ない。以上のことから財政規模や面積によって実施される生活交通関連施策が左右される傾向があることが分かる。

表-4 生活交通関連施策によるグループ化と特性

	歳入順位	人口密度順位	自動車保有割合順位	面積順位	老年人口割合	地交会議	回数	法定協議	交通計画
熊本県	20	32	33	9	8				
新北町	30	26	45	33	15				
相模村	38	44	10	28	17				
津奈木町	42	23	36	41	11				
水上村	44	29	39	12	3				
八代市	12	20	37	10	24				
鹿尾市	8	3	38	37	30				
森田町	19	8	9	34	41				
五木村	43	37	40	8	1				
津奈木町	34	41	43	11	5	○	1		
和木町	23	5	8	27	6				
水川町	27	10	24	42	27				
通町	39	35	41	39	7				
西原村	40	31	1	30	38				
喜島町	37	6	2	45	38				
長洲町	28	22	26	44	38				
宇土市	11	18	6	31	38				
五木町	41	14	7	43	24				
新北町	18	4	18	40	45	○	1		
小国町	3	15	34	2	30	○	4	○	○
新北町	26	36	27	21	16	○			
新北町	24	19	15	26	33	○	2		
山鹿市	4	25	12	6	23	○	4		
上天草市	10	7	35	22	17	○	15		
甲佐町	29	16	16	36	20	○	1		
山鹿市	14	40	29	3	2	○	9		
水俣市	15	21	42	16	17	○	7	○	○
高森町	33	38	30	14	10	○	1		
南阿蘇村	21	30	19	20	24			○	○
菊池市	7	17	3	7	34	○	2		
南小国町	36	39	22	24	12	○	4	○	
熊本市	1	1	28	4	42			○	○
合志市	9	2	4	38	43	○	10	○	○
多良木町	25	28	32	15	13	○	1		
山江村	35	45	31	23	29	○	1		
大津町	16	12	23	25	44	○	7	○	○
錦町	32	24	20	29	37	○	1		
あさぎり町	17	43	25	17	28	○	2		
玉名市	5	9	13	18	32	○	1		
美里町	22	33	17	19	4	○	1		
産山村	45	42	14	35	8	○	1		
南阿蘇村	31	27	21	32	21	○	1		
宇城市	6	13	11	13	34			○	○
阿蘇市	13	11	5	5	21	○	1		
天草市	2	34	44	1	14			○	○

3. 公共交通計画の策定にむけて

(1) 地域公共交通会議の議事

地域公共交通会議は、地域の乗合交通のガバナンスをとるための組織であり、その利点は国への手続きの弾力化と簡略化である。現在、熊本県下の市町村では、24の地域公共交通会議が設置されており、その議事録の中で主な議題を表-5に示す。

多くの市町村で議題に取り上げられているのは、移動制約者のモビリティの確保である。その中で乗合タクシーの運行方法について、熱心に議論されている。一方、福祉有償運送についての議論は導入や更新のためが多く、形式的な会議となっている。交通空白地域の解消を議題に取り上げている会議も多い。ただし、交通空白地域の定義を明確にしないまま議論し、既存の公共交通機関から遠いという理由だけで、乗合タクシーを導入している事例も見られる。また、補助金増大に伴う財政の逼迫とその解消のための路線の合理化について議題に取り上げているところも多い。たとえば、JRと重複する路線を全廃したり、既存のバス路線を全廃してコミュニティバスや乗合タクシーの導入を議論しているところもある。

地域公共交通会議は本来の目的である地域の公共交通のあり方についての議論は少なく、場渡り的な路線の再

表-5 地域公共交通会議の議事内容

市町村	1. 移動制約者のモビリティ確保(福祉バス、タクシー)	2. コミュニティバスの導入、更新	3. 交通空白地域の解消	4. 高齢化による移動制約者の増加	5. 路線の合理化	6. 交通事業者への補助金増大に伴う財政の圧迫
八代市		●			●	●
水俣市		●			●	●
玉名市	●			●		
山鹿市	●		●	●		
菊池市	●		●		●	●
上天草市		●			●	●
阿蘇市		●	●		●	●
合志市		●	●	●	●	●
美里町	●					
南関町	●			●		
大津町			●		●	●
菊陽町	●			●		
南小国町		●				
小国町		●				
産山村	●			●		
高森町	●			●		
御船町		●			●	●
甲佐町	●		●			
山都町		●			●	●
錦町	●		●	●		
あまぎり町				●	●	●
多良木町	●			●		
山江村			●		●	●
球磨村	●			●		

表-6 総合連携計画の目的と内容

連携計画名	目的	行う内容
熊本市地域公共交通総合連携計画	利用促進とJR・市電・熊電・バスの連携機能を強化	バス路線の再編とコミュニティバスの導入
天草市地域公共交通総合連携計画	生活交通と観光交通の確保	バス路線の再編と観光周遊バスの導入
宇城市地域公共交通総合連携計画	交通弱者の利便性確保と利用者促進	バス路線の再編とコミュニティバスの導入
南阿蘇村地域公共交通連携計画	村民と観光客の移動の利便性の確保	路線バス強化と新コミュニティバスの導入
人吉・球磨地域公共交通総合連携計画	鉄道とバスの一体化と利用者促進	鉄道との接続の改善とイベント開催
合志市地域公共交通計画	利用者の利便性確保	バス路線の再編と環状バスと乗合タクシーの導入
大津市地域公共交通総合連携計画	公共交通体系の維持と利用者促進	バス路線の再編とバス環境の整備
上天草市地域公共交通総合連携計画	交通弱者の利便性確保と利用促進と運行費抑制	バスターミナルの建設とコミュニティバスの導入
小国郷地域公共交通総合連携計画	利用者の利便性確保と交通空白地域の解消	バス路線再編と乗合タクシーの導入
肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通総合連携計画	経営改善と利用者促進	運行計画の改善とイベントの開催と委員会の適正化
有明海フェリー航路地域公共交通総合連携計画	利用者促進	フェリーの高機能化と利便性確保とPR活動
水俣市地域公共交通計画	策定中	

編や公共交通空白地域への乗合タクシー導入を急ぐために地域公共交通会議を活用しているのが目立つ。

(2) 法定協議会と地域連携計画

法定協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいて地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の交通協議会のことである。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律とは地域の創意工夫ある自主的な取り組みを促進・支援するために設けられた制度である。また、連携計画の策定調査・計画実施に必要となる経費の一部を国が支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」が設けられた。これには総合連携計画の策定が必須条件となっているが計画実施への支援は地域公共交通特定事業にあたらぬものにも適用され、実施できる事業の自由度が高く、裏負担についても協議会参加者間で自由に設定できる。また、経費支援は事業立ち上げ後3年間に限られており、それ以降は地域で自立運営することを前提としている。このように、市町村が主体となって、モードにこだわることなく地域公共交通を一体的・計画的に見直していく仕組みである。

熊本県下には、12の法定協議会があり、そこで策定された総合連携計画の目的と内容を表-6に示す。県下の総合事業で対象としているのは、コミュニティバスや乗合タクシーを含めたバス路線の再編関連が圧倒的に多く、またそのほとんどが単独市町村での事業である。複数市町村からなる協議会の事業は、鉄道もしくは旅客船を対象としている。これまでのところ複数モードを対象とする協議会は存在しなかった。地域公共交通会議にしる、総合連携計画にしる、基本的に単独市町村内の生活交通施策の再編と改善を主眼としている。生活圏が行政境界を超えているにも関わらず市町村内のみを対象として施策が立案され実行されるため、地域公共交通網全体が自動車に対する競争力を高めることを主眼とした活性化・再生法の想定と、多くの市町村が考えている公共交通政策の目的が整合していないようである。

(3) 地域公共交通計画策定にむけて

路線バスをはじめとした地域の公共交通が衰退していく中で、地域が目指す将来の姿を実現するために公共交通が分担すべき領域とその方法を明らかにする地域公共交通計画策定が重要となっている。そこで、本節では、喜多ら¹⁾の提案や英国の地域交通計画²⁾をベースに、地域公共交通計画に必要な項目を整理し、各市町村の総合連携計画の記載項目と比較し、地域公共交通計画を策定していく上で、不足している内容を明らかにする。

地域公共交通計画のフレームは、Ⅰ．現況（①調査、②問題の明確化）、Ⅱ．交通の理念と目標・方針、Ⅲ．現況に対する対応策、Ⅳ．対応策の分析評価、Ⅴ．分析評価に対する対応策、Ⅵ．マネジメント、で構成される。

既存の各市町村の総合連携計画の内容と地域公共交通計画のフレームとを比較した結果を表-7に示す。地域を取り巻く環境、とくに経済関係についての調査がなされていない。また、需要側の分析で、ODを把握していないところも多くみられた。いずれの協議会でもやっていないのは、移動能力の調査である。福祉関連の移動手段の確保については、福祉課が担当していることが多いが、協議会に入っていない場合が多い。次に供給側の分析では、サービスの供給量に関する資料は揃えられているが、採算性については不足している。一方、ニーズの把握のための調査は、ほとんどすべての協議会で行われている。

総合連携計画には、将来の生活交通の展望については記述されているが、上位計画との整合性は図られていない。また、現況に対する対応策において住民への協力や理解を明文化している自治体も少なく、その施策の妥当性について評価している協議会もない。また対応策の事後評価の実施方法についての記述もみられない。

以上のように現在の総合連携計画の中で欠落している項目を埋めていくことで、地域公共交通計画の策定が可能となるだろう。

4. おわりに

本研究では、熊本県下の45市町村の生活交通関連施策の状況を調査したところ、コミュニティバスや乗合タクシーが、路線バス廃止後や公共交通空白地域の対策として、急激に導入されていることが分かった。コミュニティバスは、市街地循環型、市街地過疎地循環型、および過疎地循環型の3タイプが見られた。収支性は、どのタイプもあまりよくないが、特に過疎地循環型の収支性は悪く、今後、廃止される路線が出てくるであろう。また、路線バスへの補助負担の軽減のためバス路線を廃止し、乗合タクシーを導入しているところも見られるが、導入地域が拡大していくにしがたい乗降客数に対する財源効率性は悪くなっているようである。

表-7 総合連携計画での取り扱い項目

	熊本市 市域公共交通 総合連携計画	天草市 市域公共交通 総合連携計画	宇城市 市域公共交通 総合連携計画	南阿蘇村 市域公共交通 総合連携計画	人吉・球磨 地域公共交通 総合連携計画	合志市 市域公共交通 総合連携計画	大津市 市域公共交通 総合連携計画	上田市 市域公共交通 総合連携計画	小国町 市域公共交通 総合連携計画	肥後おれんじ 地域公共交通 総合連携計画	有明海フェリー 地域公共交通 総合連携計画	水俣市 市域公共交通 総合連携計画
I 現況												
①調査												
i 地域特性												
地形特性												
国勢調査	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
居住人口分布	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
国勢調査	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
地域を取り巻く環境												
住民基本台帳					●	●						
事業者統計				●								
商業統計				●								
工業統計				●								
ii 需要側の特性												
生活実態												
PT調査	●						●					
個別アンケート	●	●	●	●	●	●	●	●	●			
消費行動調査	●	●	●	●	●	●	●	●	●			
活動別・属性別外出ニーズ												
個別アンケート	●	●	●	●	●		●		●			
OD調査（通勤通学）	●			●	●		●		●			
OD調査	●						●					
移動能力												
障害者人口												
後期高齢者医療制度受給者数												
受益の程度と支払い意思												
市町村別平均所得												
iii 供給側の特性												
事業者												
利用者数												
事業者からの提供	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
走行キロ												
事業者からの提供	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
運行ダイヤ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
事業者からの提供	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
採算性												
事業者からの提供												
iv 問題の明確化												
ニーズの把握												
個別アンケート	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
確率・要望	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
問題点の整理と課題の抽出	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
v 交通の理念と目標・方針												
将来の生活・交通の展望	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
上位計画との整合性	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
具体的な目標値	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
今後の方針	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
vi 対応策の策定												
対応策の策定	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
対応策の周知	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
住民への協力と理解	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
施策の妥当性												
iv 対応策の分析評価												
活動機会確保水準の時空間分布												
輸送コスト												
採算性・持続可能性												
事業者からの提供												
地域への影響				●								
アンケート調査				●								
v 分析評価に対する対応				●								
vi マネジメント (PDCA)				●								

策定中

生活交通関連施策への取り組み状況は、市町村規模に依存しているようで、財源的に苦しい小規模自治体は、人的資源にも乏しく取り組みが遅れているようである。積極的に生活交通関連施策に取り組み地域公共交通総合連携計画を策定している市町村も多数みられるが、内容は、短期的な事業への取り組みを行うために策定されているようで、地域が目指す将来の姿を実現するために公共交通が分担すべき領域とその方法にまでは言及されていない。また、地域における公共交通のあり方を継続的に検討するためのPDCAサイクルも意識されていないため、地域公共交通会議が継続的に実施されているところも少ない。地域を支えていく公共交通を維持していくためには、総合連携計画の中で欠落しているところを埋め合わせながら、地域公共交通計画を策定し、公共交通の地域での役割をもっと明確にしていく必要がある。

参考文献

- 1) 喜多秀行：地域公共交通計画策定のためのフレームワークの提案、土木計画学研究・講演集 Vol.39, CD-ROM(193), 2009
- 2) 菊池武弘：英国風交通計画のすすめ、国際交通安全学会研究調査プロジェクト報告書 地域社会が保証すべき生活交通のサービス水準に関する研究、第3章, pp.7-22, 2007