

バス事業の規制緩和が及ぼした生活交通対策への影響分析

熊本大学 学生員 ○増永 美由紀
同 上 学生員 谷水 宏行
同 上 正会員 柿本 竜治

1. はじめに

2002年2月1日、道路運送法の一部を改正する法律が施行された。その目的に、バス事業者は需給調整規制の廃止により、路線の参入・退出が緩和されることで事業の活性化と発展を図ること、地方自治体は地域協議会を必要に応じて設置し、生活交通確保のための新たな枠組みを構築することにより地域住民の利便性の確保を図ることがある。この法律が施行されたことで、今後、バス事業者や地方自治体が生活交通対策を行おうとする際、その生活交通対策の導入方法及び過程の評価が必要となってくると考えられる。

そこで本研究では、主に熊本県下の市町村を対象に生活交通対策の現状を列挙し、その現状の分析を行う。

2. 熊本のバス事業

熊本のバス事業の動向を探るため、1995年1月から2002年12月末現在まで熊本日日新聞に掲載されたバスに関する記事を収集した。約160件ある記事をその内容ごとに分け、大きく4つの視点に分類した。具体的な内容は表-1に示す。

3. 生活交通対策に関するアンケート調査

3.1 アンケートの概要

分類した4つの視点の中で、特に地方自治体の対策に着目し、2002年12月、熊本県内の94市町村の内93市町村に対し、生活交通対策に関するアンケートを行った。2003年1月15日現在で44市町村から回答がきている。

3.2 アンケートの内容

各市町村が行っている生活交通対策について以下の項目を尋ねる調査票を作成した。

- ・現在の路線バスの運行状況
- ・路線バス以外の生活交通の取組み
- ・自治体による生活交通維持のための取組み事例

- ・規制緩和後の行政としての役割の方向性、基本方針について

3.3 アンケートの結果

現在の路線バスの運行状況と、路線バス以外の生活交通の取組みについての回答結果を表-2、表-3に示す。

- 1) 自治体による生活交通維持のための取組み事例有効回答の中から事例を幾つか列挙する。
 - バス利便性向上(有効回答数28)
 - ・地方バス運行等特別対策補助金の要項に基づいたバス会社に対する補助を実施している。
 - ・屋根付きバス停の整備を計画的に行っている。バス時刻表を印刷し、各戸に配布した。
 - ・市街化区域(新興住宅地)を終点としていた路線バスに対し、町としてバス待機所を無償提供し、町役場までルートの延長を実施してもらう。
 - 都市計画、まちづくりの視点から見たバス交通の検討(有効回答数3)
 - ・都市マスタープランの中で植木駅と中心市街地の連携強化や高速道路植木I.CのP&Rの計画を示している。
 - ・バスの駅の役割機能の一つとして、バスと車の乗り換え「パーク・アンド・バスライド施設」機能を持たせることを進めている。
 - 関係機関の話し合い場の設置(有効回答数16)
 - ・菊池地域バス対策ブロック協議会において、運行路線市町村間及び、事業者との連絡調整を年1回実施している。
 - ・毎年バス事業者との話会を行っている。
 - ・ブロック協議会で、各自自治体、関係業者との意見交換などを実施している。
 - 利用者(住民)の意識調査(有効回答数6)
 - ・町内循環バスの運行に伴う町内交通環境についてのアンケートを実施予定。
 - ・H13年度において、利用者調査を実施。

2) 規制緩和後の行政としての役割の方向性、基本方針について

有効回答の中から回答例を幾つか列挙する。

- 委員会・協議会の設置についての時系列な検討経緯（有効回答数 15）
- ・平成 12 年度バス対策協議会（熊本県）を設置。各地域毎にブロック協議会も設けている。
- 委員会の開催状況（有効回答数 13）
- 年 3～4 回、年 1 回（その他必要のあるとき）等。
- 検討を進める上で生じた問題（有効回答数 7）
- ・福祉バス（コミュニティバス）を増やせば、路線バスの経営を圧迫する可能性が大であり、バス路線との調整をどのように行うかが問題である。
- ・地域の足確保と財政上における路線廃止を考慮した場合のバランス。
- その解決方法（有効回答数 3）
- ・地域住民の足を確保するためには、単県補助の対象外路線でも町単独補助して現路線を存続させる。

3. 4 考察

アンケート回答を集計した結果、生活交通の確保に意欲的な地域では住民に対する意識調査や都市計画の検討などが既に行われているが、あまり関心が無い地域では特に大きな対策は取られていないことが分かった。熊本全体の地域を 10 ブロックに分け、平成 13 年に設置されたブロック協議会も、その地域によって開催された回数が違っている。

市のような大きな自治体では既存のバス事業者に対する補助だけでなく、他の交通機関との連帯などの対策も行っているが、町や村など小さな自治体ではバス事業者に補助を出すことで路線を維持する対策のみのところが多い。

スクールバス・福祉バス等の運行は、新聞記事で把握していた数よりも多くの地域で運行されていた。

4. おわりに

本研究では熊本県内で行われている生活交通対策の現状のデータを収集し、列挙しているのみである。今後はアンケートで得られたデータや、その他の資料を使い、生活交通対策の導入方法及び過程の評価を実際に行っていくことが課題となる。

表-1 バス事業の分類とその内容

	内容	地方自治体が行った生活交通対策
地方自治体の対策	記事件数	28 件
	記事内容	・福祉バス・コミュニティバス等の運行開始 ・高齢者への交通費支給 ・公営路線バスの経営環境
	傾向	1995 年～2000 年までバス運行開始の記事件数は 1 年に 2～3 件だが、2001 年以降、高齢者や障害者の福祉向上を目的としたバスの運行開始が増加し、1 年に 8～9 件の記事が掲載されている。
経営環境	内容	民間バス事業の経営状況
	記事件数	32 件
	記事内容	・バス離れの深刻化 ・営業所、職員数の削減 ・民間路線バスの開通・廃止・延長
傾向	1995 年～1999 年は民間路線の開通・廃止の記事が目立つが、2000 年はバス離れの記事が多い。2001 年には規制緩和に向けて特集がくまれている。	
政策	内容	熊本県内で取り組まれている政策
	記事件数	47 件
	記事内容	・オムニバスタウン構想 ・P&R の試行 ・無線交通情報システム
傾向	1996・1997 年は P&R の試行・結果の記事が中心。1998 年～2001 年の間はオムニバスタウン計画の記事が多い。また、2002 年は無線交通情報システムの実証実験とその結果が掲載されている。	
バスサービス	内容	バス事業者が利用者に対して行うサービス
	記事件数	54 件
	記事内容	・高齢者、障害者対応バスの増加 ・市電、バス共通プリペイドカードの導入 ・深夜バスの運行
傾向	1995 年～1997 年は高齢者・障害者対応バスの導入・増加について、1997・1998 年はプリペイドカードの導入について、その経過が掲載されている。また、1996 年以降は深夜バスの運行についての記事も出ている。	

表-2 現在の路線バスの運行状況について

項目名	有	無
民間の路線バス	43(97.8%)	1(2.2%)
公営の路線バス	3(6.8%)	41(93.2%)
スクールバス	14(31.8%)	30(68.2%)
福祉バス	7(15.9%)	37(84.1%)
コミュニティバス	2(4.5%)	42(95.5%)

表-3 自治体の生活交通確保の現状について

項目名	有	無
高齢者タクシーチケット	1(2.2%)	43(97.8%)
高齢者バスチケット	1(2.2%)	43(97.8%)
高齢者料金負担	2(4.5%)	42(95.5%)
遠距離通学への補助	9(20.5%)	35(79.5%)

参考文献

- 1) 国土交通省自動車交通局旅客課生活交通対策室：地方バスマニユアル—生活交通の確保のために—