

規制緩和による生活交通対策の現状及びその影響

熊本大学 学生員 ○ 光瀬 広太郎
熊本大学 正会員 柿本 竜治

1. はじめに

モータリゼーションの進展や過疎化・少子化の進行により、バス事業は厳しい経営状況におかれている。しかし、バスは地域住民、特に自らの交通手段を持たない高齢者や学童等いわゆる交通弱者にとって必要不可欠な公共交通機関であり、バス路線の維持・確保は地域住民の大事な交通手段の確保と直結するとして重要な課題となっている。そのような中、平成 14 年 2 月の道路運送法改正により、乗合バス事業の規制緩和が実施された。これに伴いバス事業者は事業の活性化と発展を、地方自治体は地域住民の生活交通の確保を図る必要性がでてきている¹⁾。本研究では、規制緩和後の地方自治体の生活交通対策への取り組み状況を把握する。そして、自治体の特徴を示す市町村別主要指標を用いて、規制緩和がもたらす自治体の生活交通対策への影響を検討する。

2. アンケート調査

規制緩和後における自治体の生活交通対策の取り組み実態を把握すべく、沖縄県を除く九州 7 県の全 516 市町村（平成 15 年 1 月現在）を対象に、生活交通対策に関するアンケート調査を行った。アンケートに関する主な内容は以下の通り。

(1) 現在の路線バスの運行状況

・各自治体を通る民間路線バス、公営路線バス（県営を含む）、自治体運営のスクールバス、福祉バス、コミュニティバスについて運行の有無を把握する。

(2) 生活交通確保策の現状

・交通弱者への取り組みとして、高齢者や障害者に対するタクシーチケット、バスチケットの配布及び料金負担、遠距離通学への補助を行っているか否かについて把握する。

(3) 規制緩和後のバス事業の変化及びこれに対する自治体の取り組み

・規制緩和後における民間バス事業者の対応及びそれに対する自治体の取り組みについて把握する。

(4) 規制緩和後の地域内交通における役割の方向性・基本方針

・行政の介入や民間バス事業者への支援など、自治体が規制緩和後実践していることについて把握する。

3. アンケート集計結果

アンケート調査の結果、全体で 383 市町村から回答が得られ（回収率：74.22%）、これらを表 1 のように自治体の人口²⁾を基に分類した。

表 1 人口規模別アンケート集計結果

	5千人未満	5千～1万人	1万～5万人	5万～10万人	10万人以上	全体
回答あり	78	117	156	18	14	383
回答なし	36	46	42	7	2	133
全体自治体数	114	163	198	25	16	516
回収率(%)	68.42	71.78	78.79	72.00	87.50	74.22

前述(1)～(4)に関するアンケート回答結果を表 2～6 にまとめた。ここで、カッコ内の数値は各項目の割合を示す。

表 2 現在の路線バスの運行状況

	5千人未満	5千～1万人	1万～5万人	5万～10万人	10万人以上	全体(%)
民間路線	52(66.7)	86(73.5)	124(79.5)	15(83.3)	13(92.9)	290(75.7)
公営路線	7(9.0)	7(6.0)	7(4.5)	2(11.1)	3(21.5)	26(6.8)
スクール	29(37.2)	27(23.1)	31(19.9)	2(11.1)	4(28.6)	93(24.3)
福祉	13(16.7)	26(22.2)	42(26.9)	5(27.8)	3(2.1)	89(23.2)
コミュニティ	7(9.0)	17(14.5)	20(12.8)	5(27.8)	4(28.6)	53(13.8)

表 3 生活交通確保策の現状

	5千人未満	5千～1万人	1万～5万人	5万～10万人	10万人以上	全体(%)
タクシーチケット	6(7.7)	31(26.5)	58(37.2)	14(77.8)	11(78.6)	120(31.3)
バスチケット	3(3.9)	4(3.4)	5(3.2)	0(0.0)	6(42.9)	18(4.7)
料金負担	6(7.7)	7(6.0)	6(3.9)	4(22.2)	2(14.3)	25(6.5)
通学補助	26(33.3)	35(29.9)	29(18.6)	8(44.4)	1(7.1)	99(25.9)

表 4 規制緩和後のバス事業の変化

	5千人未満	5千～1万人	1万～5万人	5万～10万人	10万人以上	全体(%)
新規参入	0(0.0)	3(2.6)	4(2.6)	1(5.6)	0(0.0)	8(2.1)
路線廃止	10(12.8)	20(17.1)	38(24.4)	10(55.6)	7(50.0)	85(22.2)
路線合理化	8(10.3)	11(9.4)	22(14.1)	5(27.8)	4(28.6)	50(13.1)
撤退	1(1.3)	5(4.3)	6(3.9)	1(5.6)	0(0.0)	13(3.4)
タクシー事業参入	2(2.6)	8(6.8)	7(4.5)	0(0.0)	3(21.4)	20(5.2)

表 5 規制緩和後のバス事業に対する自治体の取り組み

自治体としての取り組み事項	件数
バス会社への経営支援	106
関係機関の話し合いの場の設置	87
代替交通機関導入検討または導入	56
バスルートの改善・変更	47
利用者(住民)の意識調査(ニーズ調査等)	35
バス停の整備、位置の変更	31
住民との話し合いの場の設置	18
都市計画、まちづくりから見たバス交通の検討	17
路線マップの作成や掲示、配布等	7
バス料金の改定	6

表 6 規制緩和後における自治体の方向性・基本方針

	5千人未満	5千～1万人	1万～5万人	5万～10万人	10万人以上	全体(%)
積極的な行政の介入	18(23.1)	34(29.1)	41(26.3)	11(61.1)	6(42.9)	110(28.7)
民間事業者への支援・連携	31(39.7)	47(40.2)	64(41.0)	9(50.0)	7(50.0)	158(41.3)
総合的・体系的な交通対策	12(15.4)	17(14.5)	24(15.4)	10(55.6)	8(57.1)	71(18.5)
新たな交通システムの実践	6(7.7)	7(6.0)	24(15.4)	10(55.6)	2(14.3)	49(12.8)

アンケート集計結果から現状をまとめる。

民間路線バスの運行率は人口規模が大きくなるにつれて増加している。

高齢者・障害者への負担は大規模な自治体で、通学補助は小規模な自治体での実施割合が高い。規制緩和後の取り組み事項は民間事業者への支援・連携が最も多く、総合的な交通対策は比較的大きな自治体での取り組みが多い。

4. 自治体の指標がアンケート結果に与える影響

規制緩和後における自治体の方向性・基本方針に着目し、方向性や方針の違いを地域で比較する。対象地域の県別に比較し、その結果を図1に示す。

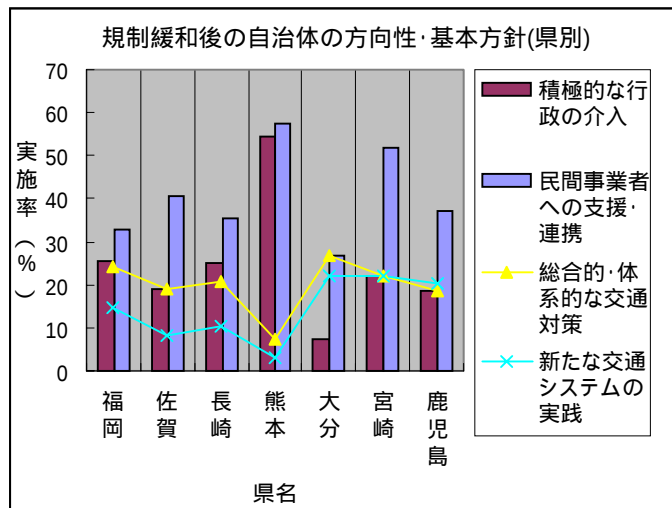


図 1 規制緩和後の自治体の方向性・基本方針

集計結果から地域格差についてまとめる。

どの県でも民間事業者への支援・連携の実施割合が高い。

熊本と大分では行政の介入と交通対策、新システム実践の割合に差が表れ、他の県では交通対策と新システム実施の割合が行政の介入の割合に沿う傾向が表れた。

5. おわりに

今回のアンケート集計ではバス事業の規制緩和後の取り組み事項を中心に、九州のバス事業の現状を述べた。今後はアンケートで得られたデータを参考に、各自治体に最適な生活交通対策の導入方法や導入過程の評価などを実際に行うとともに、市町村合併による生活交通対策の最善策を構築していくことが課題となる。

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：地方バスマニュアル—生活交通の確保のために—
- 2) 朝日新聞社編：民力 2002，2003