

## 熊本県内における生活交通対策の現状分析

熊本大学 学生員 鶴丸 康二  
 熊本大学 正会員 柿本 竜治

### 1. はじめに

熊本県内においてもバス事業は厳しい現状にあり、規制緩和による交通空白地域・交通不便者の増加、平成19年度から施行される県単独補助制度改正による補助対象路線枠・補助率の縮小で、市町村負担額の増加が予測される。また、市町村合併により、地域内交通に関し、行政区画の拡大に伴う市町村構造の変化に対応した早急の対策が必要となっている。

本研究では熊本県内における生活交通対策の現状を把握することを目的とし、市町村別の地域特性を考慮した現状分析を行う。

### 2. アンケート調査

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17年11月に県内の全59市町村(平成17年10月3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。また、合併市町村には旧市町村分についても回答を依頼した。アンケートに関する主な内容は以下の通りである。

#### 1) 現在の生活交通体系について

各市町村を通る民間・公営路線バス(町営含む)、スクールバス、福祉バス、コミュニティバス(以後、CBと略す)、乗合タクシーについての運行有無とサービス内容を記入。

#### 2) 県単独補助制度改正の影響について

平成16年度補助実績を基に平成19年度の改正を見直し、補助から外れる路線数を回答。また、改正に対する取り組み状況について各質問項目(表-1参照)を設け、複数回答方式で実施した。

#### 3) 地域内交通について

自治体の行なっている施策や方針内容の進捗状況について各質問項目(表-3参照)<sup>1)</sup>を設け、複数回答方式で実施した。

#### 4) CB運営について

運営目的、運営時の工夫と留意点、問題点、利用者評価について各質問項目(表-4参照)を設け、複数回答方式でCB導入自治体対象に実施した。

### 3. アンケート調査結果

平成18年1月現在、48市町村から回答が得られた(回収率81.4%)。これを平成17年度末の市町村境域に組み換え、人口密度(人/km<sup>2</sup>)<sup>2)</sup>規模別(A:150未満, B:150~300, C:300~450, D:450~600, E:600以上)に分類した。なお、平成16年度の全人口に占める高齢者の割合を高年齢者比<sup>2)</sup>として、規模別に平均するとA=31.3, B=28.4, C=26.6, D=22.5, E=19.6となる。アンケート結果を図-1~3、表-1~4で示す。ここで、表-2以外の図表内の数値は有効回答件数を示す。

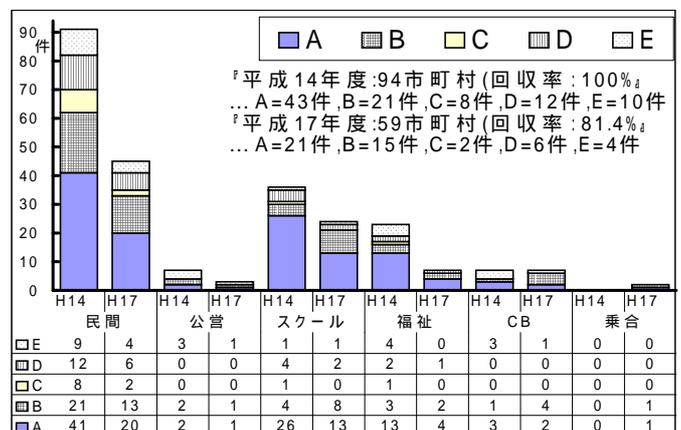


図-1 14年度と比較した17年度の各種路線バス運行状況

表-1 制度改正への対策進捗状況

表-2 対象路線数の変化

	A	B	C	D	E	小計	H16	H19	減少数	回答	平均
準備中	8	4	0	2	1	15	A 104	72	32	3	11
協議中	7	6	2	1	1	17	B 61	36	25	3	8
協議終了	3	2	0	0	0	5	C 34	25	9	2	5
未検討	4	5	0	1	2	12	D 282	72	210	12	18
対応中	0	1	0	0	0	1	E 206	90	116	19	6
小計	22	18	2	4	4	50	計 687	295	392	39	10

\* 数値は回答件数を示す。 \* 回答とは有効回答件数を示す。

表-3 地域内交通に対する質問項目と対策進捗状況

合併(協議中)市町村が行なっている施策・方針	件数
日常生活圏の拡大に伴う交通ネットワーク整備	1
合併を期に既存システムを廃止・縮小	2
旧市町村のシステムを新市町村全域に拡大	3
CB等の代替手段の検討	5
旧市町村地域を越えた公共施設間の交通ネットワーク整備	2
スクールバスの空き時間を利用した送迎	1
現在は検討無し	6
未合併市町村が行なっている施策・方針	件数
路線整備・再編	14
事業者支援による路線存続	9
バス停整備・位置変更	2
車体の小型化	5
CB等の代替手段の検討	10
スクールバスの空き時間を利用した送迎	1
現在は検討無し	4

表-4 CB 運行に対する主な質問項目

運行目的	a	公共交通不便地域の解消	a	経路・路線設計
	b	交通弱者の移動手段の確保	b	運行本数・時間
	c	中心市街地活性化	c	採算性
	d	観光振興	d	導入効果予測
	e	渋滞緩和	e	維持管理方法
	f	利用者確保	f	広報関係
	g	地域住民の交流促進	g	試験的導入
	h	路線整備統合	h	需要把握調査
	i	移動の利便性確保	i	使用車両
	j	他交通機関との連結強化	j	他の公共交通機関へと結合
運営時の工夫・留意点				

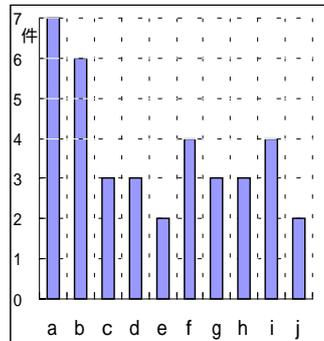
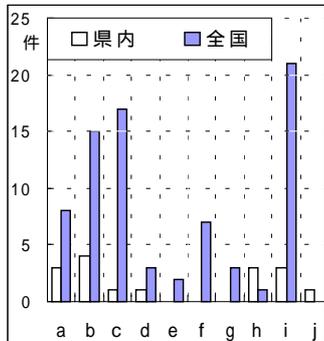


図-2 全国・県内 CB 運行目的

図-3 県内 CB 運営時の工夫

アンケート集計結果から現状を分析する。

図-1 より, CB は人口密度が低く, 高齢者比の高い人口密度規模 A, B での導入割合が高く, 平成 14 年度と比べて, CB 導入割合は 7.4%も増加した。

表-2 の平均とは平成 16 年度補助実績を基に平成 19 年度の改正を見直して得た補助外路線数と前者との差を規模別に有効回答数でそれぞれ平均化したもので, 同表より, 県内の 66.1%で平均 10 路線が補助対象外となることを示す。赤字路線増加傾向にある中で県への補助申請が可能な対象路線数が減少することは市町村負担額の増加を意味し, 路線再編や代替交通導入の必要性を表す。また, 人口密度の低い地域ほど補助制度改正に対し, 協議・準備が進んでいる反面, 未検討の割合も高いという状況を得た。

表-3 より, 合併の有無に限らず, CB 導入検討割合は高く, 今後は導入増加の可能性が予測され, 導入検討に向けた取り組みが県全体で必要となる。

図-2,3 は, 表-4 の質問項目に対し, 現在廃止分も含める回収済 CB 事例 8 件で複数回答方式による該当数を 1 点ずつ加算した集計結果であり, 全国 CB 事例 42 件<sup>3)</sup>についても同様の評価を独自に行なった。県内 CB 事例では路線整備統合や交通弱者対策などの赤字・高齢化対策を主な目的として運行されている。また, 図-3 より, 運営時には主に, 路線・運行本数・広報・使用車両に関し考慮されている。

#### 4. CB 運行に対する分析と考察

県内と全国の CB 運行目的など<sup>3)4)</sup>を比較し, その特性を分析する。図-2 より, 県内では赤字・高齢化対策として主に運行されているが, 全国的には移動の利便性確保, 経営難に伴う利用者確保や中心市街地の活性化など, 利用促進・収益向上を主な目的としているなどの違いがある。また, 運営時には電子掲示板による路線案内やバス接近情報等を提供するバスロケーションシステム, 車内テレビによる路線案内, 女性ドライバーや退職者の再雇用による費用削減などの工夫<sup>3)4)</sup>も見られ, 利用者からも, 分かりやすい・親切であるなどの評価も高い。これらは県内 CB 事例にはほとんど見られない運行サービスであり, 利用者評価は高く, 経費削減も可能であることから導入を検討する価値はあると思われる。また, 近年では, GPS を用いたカーナビ運行システム・携帯電話への情報提供や CB だけでなく, DRT(Demand Responsive Transport:乗合タクシー)を組み合わせた事例<sup>4)</sup>も多い。後者に関し, 県内 CB 事例では菊池市が該当し, 狭隘路の多い中山間地域から市街地への行き来を乗合タクシーが事前予約制での乗合交通として行われ, 市街地では CB による市内巡回という交通体系が提供されている。山間部の多い熊本県ではこのような運行サービスも交通ネットワークを構築する上での検討案として重要であるように思われる。

#### 5. おわりに

熊本県においても経済情勢や市町村構造の変化とバス事業の現状により, 路線再編や市町村負担額の増加が予想され, 住民の足としての公共交通体系をいかに確保していくべきかを行政と地域住民の協力・連携の上で対応していく必要がある。

今後はアンケートで得られたデータを参考に分析を進め, 地域特性を考慮した生活交通対策のあり方を検討していくことを課題とする。

#### 参考文献

- 1) 加藤 博和:市町村合併時の公共交通政策に関する基礎的考察, 土木計画学研究・講演集 vol.29 2004
- 2) 朝日新聞社編:民力 1989~2005
- 3) 国土交通省 自動車交通局:全国のバス再生事例集 [http://www.mlit.go.jp/jidosha/topics/bus\\_saisei/bus.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/topics/bus_saisei/bus.html)
- 4) 水俣市コミュニティバス導入検討委員会:コミュニティバス導入検討報告書