

福岡県内市町村のコミュニティバス事情と課題

福岡大学工学部 学生員○ 徳山 裕也 福岡大学工学部 正会員 井上 信昭
 福岡大学工学部 正会員 堤 香代子 (株)福岡山コンサルタント 門司 雅道

1. はじめに

路線バスは都市規模の大小あるいは都市部、地方部といった地域区分を問わず、住民が円滑な日常生活を送るために不可欠な交通手段である。しかし、路線バス事業を取り巻く環境は、自家用車の普及や少子・高齢社会の到来によって、全国的に利用者が年々減少を続けており、長引く景気の低迷等もあって厳しい状況である。

そうした中、追い打ちを駆けるように 2002 年 2 月、道路運送法が改訂されたため、過疎地域を中心に不採算路線が次々と廃止される事態となっている。こうした問題に対応すべくコミュニティバスが全国的に急増しており、その動きは九州、そして福岡県にも及んでいる。

本研究は、福岡県内の市町村に対して公共交通の課題やコミュニティバス事業への取り組み状況を調査し、その現状と課題をまとめたものである。

2. 福岡県のコミュニティバス導入自治体の概要

福岡県交通対策課がまとめた県内自治体のコミュニティバス(それに類似した形態のバス事業を含む)導入状況データによると、全 84 市町村中 29 市町もの自治体がコミュニティバスを導入している。大部分が1自治体1事業の運営であるが、1 市 4 町、2 町が共同で運営する事業もある。その導入時期は、2001 年以前 6 自治体、2002 年以降 24 自治体であり、道路運送法の改訂以後が多数を占めている。なお、運行は表-2に示すとおり、4 条申請 6 市町、21 条申請 16 市町、80 条申請 9 市町である(2 自治体が異なる申請)。

生活圏ごとにみると、北九州生活圏の導入率が極めて高い。また、市町村別には市での導入率が高い。福岡都市圏では、福岡市の南に位置し、鉄道をはじめとする公共交通サービスが相対的に恵まれていると思われる春

表-1 生活圏別コミュニティバス導入市町村数

生活圏	自治体数			
	市	町	村	合計
福岡	5/10	1/13	0/1	6/24
北九州	3/4	10/12	0/0	13/16
筑豊	2/4	4/20	0/1	6/25
筑後	4/8	0/9	0/2	4/19
合計	14/26	16/54	0/4	29/84

(注)導入自治体数/全自治体数

日市、大野城市、太宰府市で導入済みであることも大きな特徴である。

表-2 バス運行の許可の種類、運行計画策定主体

許可の種類	自治体		運行事業者	
	市	町	市	町
4 条申請	1	—	4	1
21 条申請	—	4	3	9

許可の種類	直 営		委 託	
	市	町	市	町
80 条申請	3	0	2	4

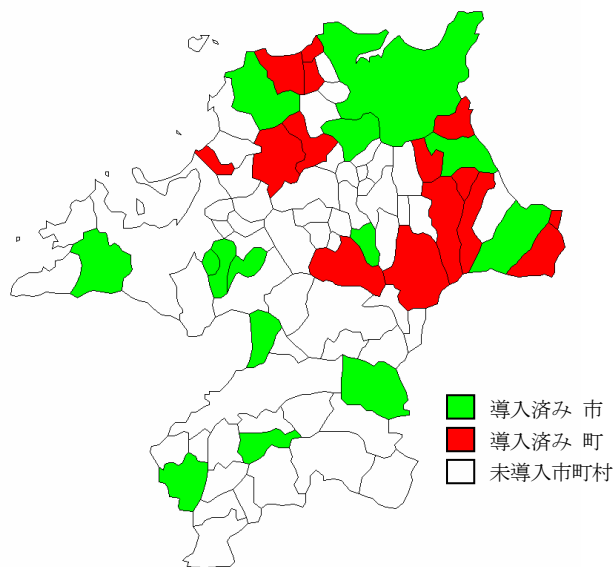


図-1 福岡県内のコミュニティバス導入自治体

3. 自治体アンケートと結果

(1) 調査の概要

福岡県内の 1/3 以上の自治体で、コミュニティバスの導入がある事実に鑑み、導入の有無に関わらず全ての自治体にアンケートを実施した。導入済み自治体に対しては、①コミュニティバス導入の背景、②車両の機能と運行状況、③運賃体系、切符の種類、乗り継ぎ等の仕組み、④利用客実態調査の有無、⑤現在の課題、等を調査した。

表-3 アンケート配布・回収自治対数

区 分	対 象	回 収	調査方法
導入済み自治体	26	24	訪 問
未導入自治体	55	33	郵 送

(注)導入済み 29 市町のうち、1市4町で共同運行の自治体に対しては1市1町で代表させた。

一方、未導入の自治体に対しては、①公共交通を担当する組織、②公共交通の行政サービス、③路線バス廃止

の事例と対応状況，④現在の廃止案件の有無，⑤行政区域内での公共交通問題，等を調査した。

(2) コミュニティバス導入自治体

コミュニティバス導入のきっかけ(複数回答)は，図-2に示すように，“民間バス路線の廃止”が最も多く，次いで“公共交通空白地域の解消”，“住民からの要望”と続く。

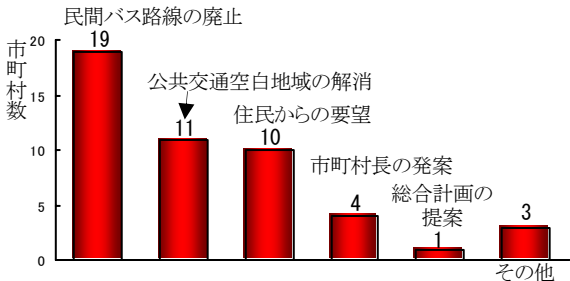


図-2 コミュニティバス導入の背景

表-4はコミュニティバス導入の目的(3 つまでの複数回答)を示すが，“公共交通の空白地域の解消”と“交通弱者の移動手段の確保”が突出している。

表-4 コミュニティバス導入目的

コミュニティバス導入の目的	自治体数
公共交通空白地域の解消	21
交通弱者の移動手段の確保	21
通勤・通学・買い物の交通手段の確保	11
公共施設を結ぶことによる利便性の確保	6
高齢者の外出支援	4
中心市街地(商店街)の活性化	1
交通渋滞の緩和	0
観光の振興	0
その他	2
回答自治体数	24

現在の運行上の課題の有無(複数回答)については，23 自治体が“有り”と回答しており，その内容を図-3に示す。多様な課題が出されている中で，“コミュニティバスエリアの拡大”が最も共通する課題である。

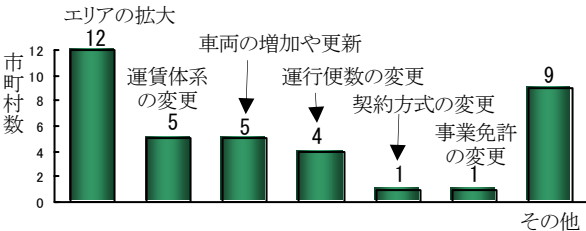


図-3 コミュニティバス運行上の課題

導入したコミュニティバスは，ニーズに対応したサービスの見直し等が不可欠であり，その結果として，不採算は前提としつつも経営効率を改善する努力も不可欠である。そのためには，ニーズの実態調査が重要であるが，図-4に示すように，半数近くの自治体は何らの調査も行っていない状況にある。

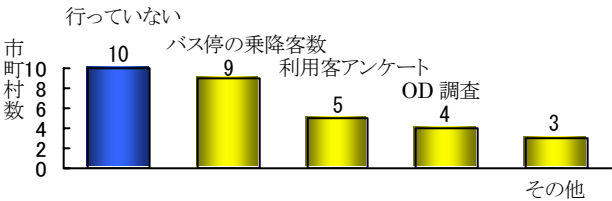


図-4 コミュニティバス利用客実態調査の実施状況

(3) コミュニティバス未導入自治体

コミュニティバス未導入自治体のうち，過去 5 年間に民間バス事業者から行政区域内のバス路線廃止提案を経験した自治体数は，過半数を超える 20 自治体である。それらの路線の現状は表-5に示すとおりであり，助成により現在も運行を継続しているもの 9 自治体に対し，廃止となったものが 11 自治体，その他が 6 自治体である。なおここでは，結果の異なる複数の路線をもつ自治体は個々にカウントしている。これらのバス路線の存廃を決断する過程では，20 自治体のうち 12 自治体がコミュニティバスの導入を検討した，と回答している。また，未導入の 33 自治体でも，“導入を検討中”，“近いうちに検討を始める予定”がそれぞれ 5 自治体ずつあり，自治体主体のコミュニティバスの役割が急速に拡大しつつある状況が伺える。

表-5 バス路線廃止提案の概要

提案を受けた年度	自治体数
2000	5
2001	1
2002	6
2003	8
2004	7

現在の状況	自治体数
バス会社に助成をして運行を継続	9
行政の負担がでず，やむを得ず廃止	6
特に問題はないと判断して，廃止を了承	5
その他	6

4. まとめと課題

福岡県では非常に多くの自治体が既にコミュニティバスを導入しているが，いずれも経営は厳しい中で，そのサービスに新しい課題を抱えている。一方，未導入自治体でもその半数以上が過去 5 年間にバス路線の廃止を経験しており，コミュニティバスを導入する計画を進めている自治体も多い。

このように，自治体は住民の足となる公共交通をいかに確保するかという大きな問題に直面している。しかし，個々の自治体はこうした問題に対するノウハウを持った人材や資金の確保に大きな制約があり，行政，交通事業者，そして NPO 等の連携による問題解決のための仕組みの構築が喫緊の課題である。