

福岡県内のコミュニティバスに関する調査・研究

福岡大学大学院 学生員○ 徳山 裕也 福岡大学工学部 非会員 今釜 卓哉
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

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のに必要な交通手段である。しかし、路線バス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、景気が回復傾向にあるとはいえ、事業を取り巻く環境は今日なお非常に厳しい状況にある。そうした中、追い討ちを駆けるように 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、福岡県内のコミュニティバス事業を取り上げ、各自治体のバス事業への取り組み状況を調査・比較・分析し、現状と課題をまとめたものである。

2. 道路運送法の改訂の背景と結果

需給調整規制の廃止を柱とする 2002 年 2 月の改訂道路運送法施行から 4 年以上が経過し、全国各地で生活交通の確保が課題となる中、市町村バスや NPO 等によるボランティア有償運送等、運送サービスの多様化が進んだ。そうした中、地域のニーズに的確に対応した運送サービスの提供を促進し、利用者利便の増進を図ることを目的として、2006 年 10 月、道路運送法が再び改訂された。この改訂による運送許可の変化を表-1 に示す。

表-1 道路運送法改訂による運送許可の変化

改訂前	改訂後
4 条申請(乗合事業)	4 条申請(乗合事業)
21 条申請(貸切事業)	
80 条申請(自家用有償事業・許可制)	
	79 条申請(自家用有償事業・登録制)

3. 福岡県のコミュニティバス導入自治体の概要

2007 年末現在、福岡県では図-1 に示す通り全 66 市町村中 26 市町村の自治体がコミュニティバスを導入している。福岡県の自治体が公共交通に大きな課題を抱えていることが分かる。また、生活圏ごとにみると、北九州生活圏の導入率が極めて高く、市町村別には市での導入率が高い(表-2)。

表-2 生活圏別コミュニティバス導入自治体

生活圏	自治体数			
	市	町	村	合計
福岡	6/10	1/11	0/1	7/22
北九州	2/4	8/9	0/0	10/13
筑豊	3/5	2/9	0/1	5/15
筑後	4/9	0/5	0/2	4/16
合計	15/28	11/34	0/4	26/66

(注) 導入自治体数 / 全自治体数

以下は、北九州市のコミュニティバスを区ごとの 5 事業として集計する。表-3 より運行の許可の種類は 79 条(自家用有償旅客運送事業)申請より 4 条(乗合旅客運送事業)申請の自治体が多く、4 条申請のうち車両所有者が自治体の事例は 4 事例、79 条申請のうち直営の事例は 2 事例にとどまる。なお、導入時期に関しては 2002 年の道路運送法改訂以後が多数を占めている(表-4)。

表-3 バス運行の許可の種類、運行計画策定主体

許可の種類	車両所有者	自治体		運行事業者			計
	運行計画の主体	市	町	市	町	住民組織	
4 条申請 (うち旧 21 条申請)		1 (0)	3 (3)	9 (4)	5 (5)	5 (5)	30
許可の種類	運行形式	直営		委託			
	運行計画の主体	市	町	市	町		
79 条申請		2	0	2	3		

表-4 福岡県内のコミュニティバス導入時期

導入時期	自治体数	導入時期	導入時期
2000 以前	7	2004	7
2001	0	2005	5
2002	1	2006	3
2003	7	計	30

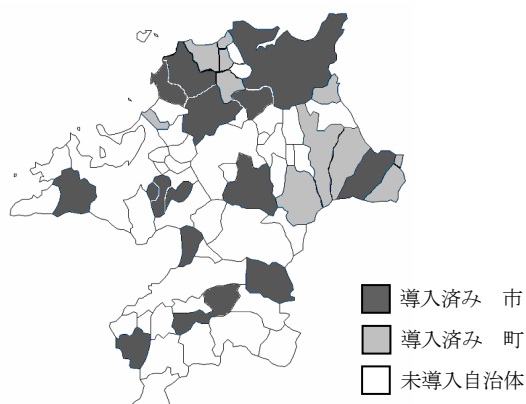


図-1 福岡県内のコミュニティバス導入自治体

4. 自治体アンケートと結果の考察

(1) 調査の概要

県内自治体のバス運営の現状、2 年前に行った同調査の追加点を把握する手段として、コミュニティバス導入の背景、現在の運行状況やその課題等、全 9 項目を 2007 年 9 月中旬から 12 月下旬にかけて、アンケートによる聞き取り調査を行った。

(2) アンケート結果の考察

表-5 にコミュニティバス導入の目的(複数回答)を示すが、“交通弱者の移動手段の確保”と“公共交通空白地域の解消”“通勤・通学・買い物の交通手段”が突出している。“交通渋滞の緩和”の理由で導入した事例は県内においては見られない。

表－5 コミュニティバス導入の目的

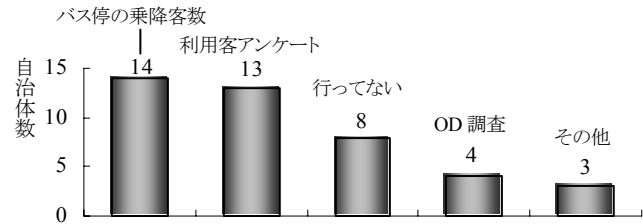
コミュニティバス導入の目的	自治体数
交通弱者の移動手段の確保	27
公共交通空白地域の解消	19
通勤・通学・買い物の交通手段の確保	17
高齢者の外出支援	12
公共施設を結ぶことによる利便性の確保	7
中心市街地(商店街)の活性化	1
観光の振興	1
その他(福祉施設もオープンに合わせて)	1
交通渋滞の緩和	0
サンプル数	30

契約方式については、表－6 に示すように経費と収入の差額を
運行事業者に支払う自治体が半数を占めている。

表－6 契約方式

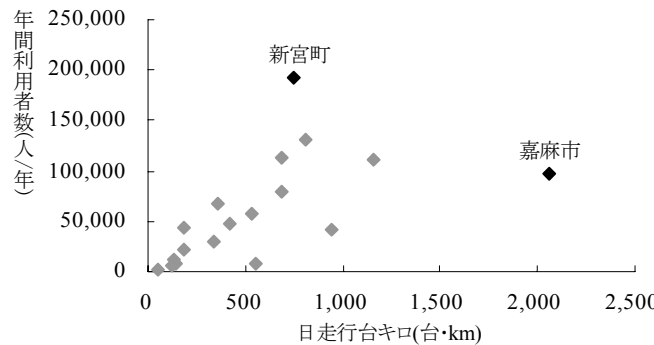
契約方式	自治体数
経費と収入の差額を運行事業者に支払う	15
契約時に決めた一定額を支払う	7
その他	7
無回答	1
サンプル数	30

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が不可欠である。そのためには、ニーズの実態調査が必要であるが、図－2に示すように、8自治体が何の調査も行っていない。



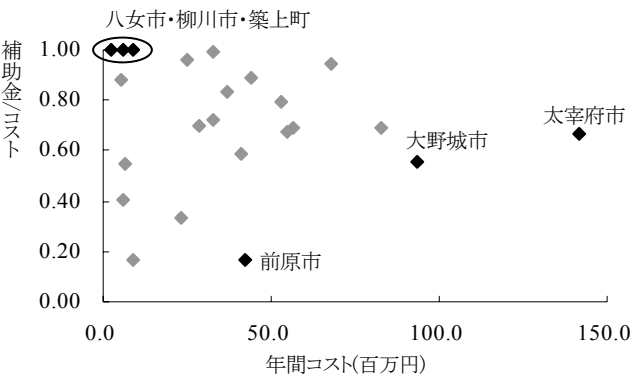
図－2 利用客実態調査の実施状況

次に、各自治体の需要特性を比較するため、2006 年度の日走行台キロに対する年間利用者数(人/年)を示す(図－3)。なお、ここでは全路線の利用者数と総延長のデータが揃っている 18 自治体を取り上げる。新宮町が最も効率的な運行であり、嘉麻市は日走行台キロの割にかなり少ない利用者数である。



図－3 日走行台キロに対する年間利用者数の分布

同年度の 23 自治体の採算性を表すグラフを図－4 に示す。年間コストに関しては太宰府市が最も高く、採算性に関しては前原市が最も良く、八女市・柳川市・築上町が悪い状況にある。



図－4 年間コストと補助率

県内の中でも比較的交通の便に恵まれる春日市と宗像市を走るコミュニティバスに関して、当研究室が平日に行った OD 調査の結果より求まる乗車密度を表－7 に示す。両者とも第 3 種生活路線基準なみの低い数値である。

表－7 春日市と宗像市の OD 調査概要と乗車効率の比較

自治体	調査日	乗車密度
春日市	2004.10.22	5.68
宗像市	2007.11.28	3.06

※乗車密度は全路線の平均値。

5. まとめと課題

(1) 結論

現在、福岡県内では 1/3 以上の自治体がコミュニティバスを導入しているが、どの自治体も厳しい運営状況にある。その理由の一つには、原価を無視した安易なワンコイン制の導入がある。費用対効果を改善するためにニーズ把握の実態調査、潜在需要を引き出すための適切な運行ダイヤやルートの設定等に関するノウハウの蓄積が自治体に求められる。

(2) 今後のコミュニティバス事業の課題

a) バス事業者との契約方式の転換

現行の経費と運送収入の差額分を自治体が補填するという総費用入札方式から、バス事業者の経営努力を引き出すことが期待できる純費用入札の導入が課題である。

b) 公共交通の一元的管理

スクールバスや福祉バス、買い物バス等、地域のすべての公共交通資源を統合したコミュニティバスの導入が必要である。それにより、地元企業からの協賛も期待できる。

c) 住民主体のバス導入・改善活動の推進

平成 18 年の道路運送法の改正により、多様な組織が地域の公共交通の運営主体になることが可能となった。これからは住民や NPO 等が、自らコミュニティバス等地域の公共交通の改善・確保に取り組めるような環境整備が必要である。

(参考文献)

・徳山：福岡県内市町村のコミュニティバス事情と課題(2005 年度土木学会西部支部研究発表会発表論文)
・魚住・板島：筑紫地区 3 市のコミュニティバスの分析(2004 年度福岡大学工学部土木工学科卒業論文)