

熊本県下における生活交通対策の現状分析

熊本大学 学生員 ○ 伊藤 雅典

熊本大学 正会員 柿本 竜治

1. はじめに

熊本県下のバス事業は、利用者の減少により厳しい現状にある。自治体においても交通空白地域・交通不便者・負担額の増加といった問題が多く見受けられる。

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する。そして地域公共交通会議についての現状分析を行う。

2. アンケート調査・ヒアリング調査

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22年8月、10月、12月に県内の全45市町村（平成22年8月31日現在）を対象に生活交通対策に関するアンケート調査とヒアリング調査を実施した。アンケートとヒアリング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、スクールバス、福祉バス、コミュニティバス（以後CBと示す）、乗合タクシーについての運行有無と施策の目的。平成14年と平成17年に同様の調査を行ったため並列で表示した。

2) バス路線廃止について

バス路線の廃止の状況と廃止についての考え方。

3) 地域公共交通会議について

設置状況と設置の目的。

3. 生活交通対策調査

平成22年12月現在、45市町村から回答が得られた（回収率100%）。これを平成21年度末の市町村境域に組み換え、人口密度（人/km²）¹⁾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21年度の全人口に占める高齢者の割合を高齢者比¹⁾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。結果を図-1～5、表-1で示す。ここで、図表内の数値は有効回答件数を示す。

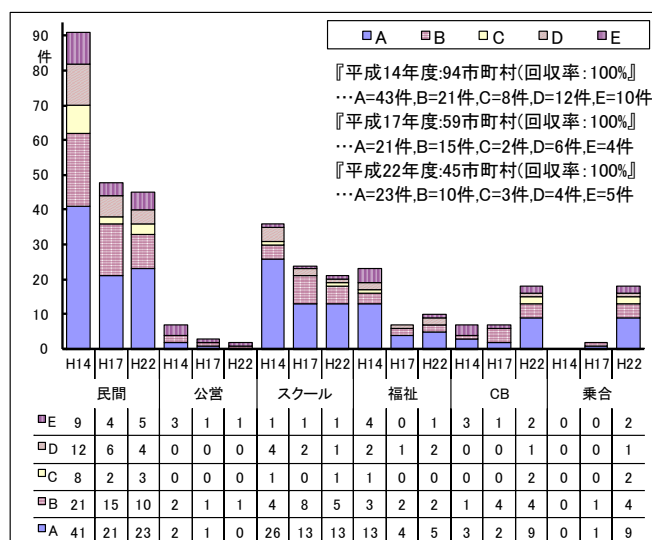


図-1 14年度、17年度、22年度の各種施策の運行状況

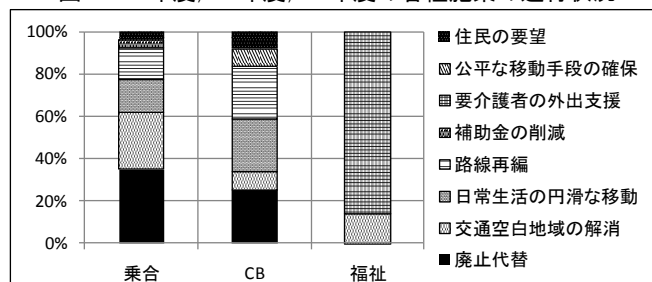


図-2 乗合、CB、福祉の運行目的

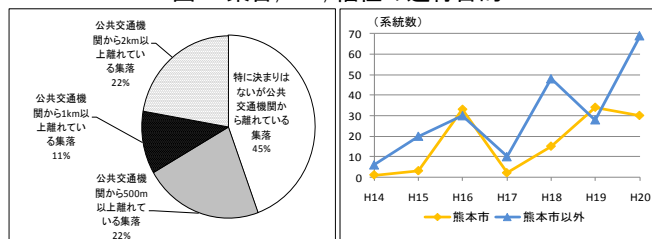


図-3 交通空白地域の定義 図-4 バス路線廃止の推移

表-1 バス路線廃止への考え方

廃止の考え方	件数
現在は廃止を考えていない	14
廃止の代替策があれば	8
路線再編のため	5
バス会社からの要望により	5
補助金削減のため	2
補助基準をはずれたら	1
その他	10

アンケート集計結果から現状を分析する。図-1より、平成22年度からA、Bの過疎地域でCBと乗合タクシーの導入が急激に増加した。これはバス路線の廃止代替（図-2より）として導入されることが多いためである。バス路線の廃止については後に記述する。また、交通空白地域の解消と答える自治体も多い。交通空白地域について明確な定義（図-3より）を持

っている自治体は少ないものの交通権（移動権）を意識し、住民の移動を確保しようという動きが見られた。今後交通基本法が明確化されるに伴い、交通空白地域の解消という名目でCBや乗合タクシーの導入増加が予想される。スクールバスや福祉バスといった利用者を限定するものは減少傾向にある。一方、スクールバスの代わりに料金補助等で路線バスやCBを使わせることが増えている。

福祉バスは平成14年度では65歳以上の方を対象としたものが多かったが、平成22年度では要介護者（図-2より）を対象とするものが多く、利用者がより絞られている。その代替として路線バスを利用する65歳以上の方を優遇するパス等を発行している自治体も存在する。また、福祉バスが平成17年度より平成22年度が増えているのは高齢化と考えられ、A、Bでの導入が進んでいる。

図-4よりバス路線の廃止数は増加の傾向にある。熊本市の路線廃止が多いようにも見えるが、ほとんどが熊本市と地方部を結ぶものであるため地方部の方が廃止の影響は大きい。熊本市は路線補助に対して明確な補助基準を設けており、それを下回った時点で補助打ち切りとなる。そのため、地方部は熊本市内の欠損分まで支払わなければならない状況となり、やむなく廃止を決断する形になっている。表-1より代替案があれば補助金の削減といった自治体側からの要求で廃止が決定するのが一般的だが、バス会社から路線の廃止を求めてくる事態も起こっている。

熊本県下の生活交通対策の多くは場当たりの対応ばかりが目立ち、担当者の知識不足も多くみられた。ほとんどの自治体が生活交通の必要性を見いだせていない傾向があると考えられる。

4. 地域公共交通会議

地域公共交通会議とは平成18年の道路運送法の改正により設置が可能となった組織であり、地域の乗合交通のガバナンスをとるための組織である。図-5より熊本県下の全ての市町村が地域公共交通会議を設置していなかった。理由としては会議を設置しなくても大半のことが可能であるためである。地域公共交通会議は設置するとメリットがある組織であって設置しなければならない組織ではないのである。メリットは表-2より、手続きの弾力化、簡略化である。

表-2 会議の出来る事

	A	B	C	D	E	計
件数	12	8	1	1	2	24

地域公共交通会議の出来る事	
・バス運行、事業に必要な国への手続きの簡素化	
・市町村運営有償運送の許可	
・バス路線、CB、乗合の新設、廃止の決定	
・運行の運行形態（ダイヤ、路線、運賃等）の決定	
・運行主体の選定	
・バス等の仕様、形状、乗車定員の決定	

図-5 設置状況と設置目的

図-5よりCBや乗合タクシー、有償運送の導入や更新を目的としていることが多い。これこそが会議設置のメリットをうまく活用している。また、将来的な計画の策定を行っている自治体もある。その全てが法定協議会と兼務している。平成19年に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は地域公共交通の課題について総合的に解決に取り組む市町村を国が金銭的な支援する制度を行っている。この中で支援を受けるためには地域公共交通総合連携計画の策定が必須条件となっているため将来的な計画を策定している自治体の全てが策定し、援助を受けている。つまり、自治体の多くは強制力やメリットがなければそれ以上の活用法を見出すことはなくなっている。

今後の地域の乗合交通の軸として地域公共交通会議を活用するためにはメリットを目的とするのではなく将来的な計画の策定を考え、その実効のツールの一つとして地域公共交通会議のメリットが最も理想的である。

5. おわりに

熊本県下ではバス事業が産業として成り立たなくなってきた。民間に委ねるのみでは社会的に必要なサービスが十分供給されないという意味で、地域の公共交通は「交通産業」から「社会資本」に変化したとみなすべきであろう。地域の公共交通サービスを社会資本と捉えるならば、自治体の責任のもとで効率的かつ効果的な計画を立案すべきであるが、現実には場当たりの対応が散見される。このような事態を避けるため、長期的観点に立った公共交通マスタープランを策定する必要がある。

参考文献

- 1) 熊本県：平成21年度版 熊本くらしの指標 100
<http://www.pref.kumamoto.jp/site/statistics/h21shihyou100.html>