

IV-27

地方部におけるバスとモビリティの確保

八戸工業高等専門学校 正員 今野 恵喜

1. はじめに

地方部のバスは輸送人員の落ち込み等から、全国の公営・民営の路線バス事業者の8割が赤字を抱えるなど依然厳しい状況にあり、住民のモビリティの確保が重要な課題となっている。県レベルでも、今後の地域交通の整備と維持のあり方について、自治体や交通事業者の啓発に役立てる機会を設けたり、公営交通事業者も、経営健全化に向けて検討してきている。地域の将来の公共輸送のあり方は、地域が主体となって考えられなければならない。本研究では、自治体側のバス輸送に対する考えや住民のモビリティ確保への取り組みを明らかにすることを主な目的としている。

2. 調査概要

調査は、青森県全市町村を対象に、自治体バス等の運行状況、バス運行の必要最低限の水準、改善が必要と思われる内容、ゾーンバスシステム導入の可能性等を中心した内容について、郵送配布・郵送回収法で行った。67市町村中46市町村（表1）の回答、回収率68.7%（平成6年12月）。

3. 地方部のバスとモビリティの確保

3.1 自治体バス等の運行状況

表2に示すように30市町村での運行があり、学校統廃合による遠距離通学者の足の確保としてのスクールバスや医療機関に恵まれず、交通の不便な地域の住民の医療の確保のための患者輸送バス、高齢者の福祉活動や在宅の身体障害者等の社会参加の促進のための福祉バス、路線バスの廃止後の住民の足の確保としての廃止路線代替バス、遠隔地の園児の送迎としての幼稚園バスなどを複数運行させている市町村がその70%を占める。スクールバスの導入が24市町村（80%）と一番多く、次いで福祉バス16市町村、患者輸送バス15市町村となっている。廃止路線代替バスについては、1つは自治体の依頼により地元貸切バス事業者が道路運送法21条の乗合運送許可を受けて運行しているケースであり、利用者の減少が続いている。もう1つのケースは、廃止になった1系統を管内だけの系統に短縮し、自治体の依頼により、もとの事業者の貸切部門が道路運送法21条の乗合運送許可を受けて運行し、他の1系統は、廃止の状況にあったところを、経費が代替より軽減されるとの判断から、町が単独補助して継続しているケースである。この場合も、利用者は減少傾向にあり、沿線住民のバス利用意志の確認が必要と考えており、その結果によっては、廃止の方向で考えざるを得ないという。また、他の自治体でも、廃止間近の系統を抱えており、存続させるための対策と廃止した際の対応に苦慮しているのが現状である。

3.2 バス運行の必要最低限の水準

自治体の交通担当者は住民にとっての必要最低限のバスサービス

表1 回答のあった市町村の人口規模

人口規模	市町村数
5千人未満	11
5千人～1万人未満	10
1万人～5万人未満	23
5万人～10万人未満	0
10万人～30万人未満	2

表2 自治体バス等の運行状況

自治体バス等の形態	市町村数
ス+患+福	6
ス+患	5
ス+福	8
ス	4
患	4
ス+福+廃	1
廃	1
福+幼	1

ス：スクールバス 廃：廃止路線代替バス
患：患者輸送バス 幼：幼稚園バス
福：福祉バス

表3 住民の生活にとって必要最低限のバスサービス水準（回答のあった41市町村）

1日の運行回数（往復）	市町村
2	2
3	7
4	3
5	9
6	4
7	3
8	1
9	4
10	1
12	1
13	1
15	1
20	2
40	1
120	1

水準を表3のように考えている。現状のサービスを追認する内容も含まれているので、そういうものを除いてみると、1日の平均的な運行回数は約7往復（朝2，3、日中2，3、夕2，3）であることがわかる。

3.3 バス運行に関して改善すべき内容

表4に示すように、走行路に関しては安全な走行の確保のためにも、道路幅を広くと望んでいる。車両に関しては、輸送需要に応じて小型車両への転換、高齢者・障害者の利用しやすい設備を、路線に関しては未開通地区の解消やバス停の改善を望む自治体が多い。運行方式では、定時性の確保やフリー乗降の導入、運賃補助政策に関しては、補助制度の拡充があげられ、自治体側のシビルミニマムへの責任ある補助を訴える自治体もある。

3.4 ゾーンバスシステム導入の可能性

乗換センターを中心にした幹線バスと支線バス等の役割分担である。このシステムの場合、従来の都心部と周辺部を結ぶバス輸送システムに比べ、乗換抵抗への配慮が必要であるが、系統距離の短縮から回転率を上げることもでき、利便性や経費の節減等のメリットがある。このシステムについての自治体側の反応は、表5に示すとおりである。「すでに同様のシステムになっている」4.3%、「ゾーンバスシステムが考えられるし、基幹路線も明らかにできる」8.7%、「ゾーンバスシステムは考えられるが、基幹路線は検討を要する」13.0%等となっており、今後、近隣自治体も視野に入れた中での検討が必要である。

3.5 期待する機能や役割

バス輸送につけ加えたい機能や役割では、軽量物（書類等）の運搬等、宅配バス機能が期待されており、自治体の福祉バスやスクールバスの役割を一般事業者を求める意見もあった。

3.6 障害者・高齢者対策

すでに実施済みのものや計画されている主なものは、福祉バスの運行、障害者・高齢者を対象にした福祉乗車証の発行、車内での転倒防止対策、シルバーシート、患者輸送バスへの乗降リフトの設置等である。

4. おわりに

今後は、さらに幹線バスと支線の運行サービスの組み合わせについて検討していきたいと考えている。なお、東北の他県の状況については講演時に述べたい。最後に、調査にご協力下さいました自治体の皆様に感謝致します。また、集計や分析に努力した卒業研究生にも感謝したい。

表4 バス運行に関して改善すべき内容

分類	改善内容	市町村数
走行路	・道路幅の改善 ・一方通行規制の改善 ・バスベイの設置	12
		1
		1
車両	・小型化 ・車体の色の改善 ・観光案内ビデオ設備 ・冷房車両増 ・座席数の増 ・乗り心地をよくする ・低公害化 ・低床化 ・広口ドア化 ・情報提供 ・高齢者、身障者用設備	9
		1
		1
		1
		1
		1
		1
		1
		1
		1
		1
		5
路線	・雪よけのあるバス停 ・バス停をきれいに ・バス停に待ち時間表示を ・未開通地区の解消 ・環状路線の整備 ・利用者の少ない路線の 運行数削減、廃止の検討 ・路線距離の短縮化	2
		1
		1
		3
		1
		1
		1
運行方式	・急行の増便 ・通勤、通学等に配慮した ダイヤ編成 ・フリー乗降 ・定時性の確保 ・中心街に集中する 運行の改善	1
		1
		2
		2
		1
運賃・補助政策	・赤字への補助制度の拡充 ・高齢者対策 ・運賃の低廉化 ・シビルミニマムに対する 自治体側の責任ある補助	1
		1
		1
		1

表5 ゾーンバスシステム導入の可能性

意向	基幹路線の明確化	市町村数
すでに同様の形態になっている。	可能 検討を要する —	2 (4.3%)
考えられる		4 (8.7%)
考えられる		6 (13.0%)
考えられない		29 (63.0%)
回答なし		5 (10.9%)