

IV－50 東北自治体のバスを中心としたモビリティ確保への取り組みの現状と課題

八戸工業高等専門学校 学生会員 ○ 泉 佳織
 八戸工業高等専門学校 正会員 今野 恵喜
 東北大学 正会員 徳永 幸之

1.はじめに

平成14年2月に施行された我国の路線バス事業に関する規制緩和は、地方自治体に「生活交通確保」という新たな責務をもたらした。

そこで本研究では、地方部のモビリティ確保が心配される東北地方を調査・研究対象とし、規制緩和前の公共交通確保の現状と、規制緩和に向けた取り組みを把握するとともに、そこに横たわっている課題を明らかにすることを目的とする。

2.調査概要

東北全自治体(399)を対象に、規制緩和前の公共交通確保の現状については、各施設の立地状況と公共交通によるアクセスの現状、自治体が関与する住民のための交通手段の内容を、規制緩和に向けた取り組みについては、地域の交通体系の中での公共交通の位置づけ、公共交通維持またはサービス向上のための支援についての考え、規制緩和に伴う交通事業者の撤退・参入の動き、撤退への対応とその内容をたずねている。調査は郵送配布・回収法で行い、308自治体の回収で、回収率は77.2%である。調査期間は平成13年12月～平成14年2月である。

3.調査結果および考察

3.1 規制緩和前の公共交通確保の現状

各施設の立地状況と公共交通（従来からの路線バス）によるアクセスについての回答をもとに、図-1～図-8は東北399自治体の各施設へのアクセスの状況を示している。全体的に見て各施設へのアクセスの状況は、やや不足、非常に不足、無しが過半数を占めていることがわかった。適度と答えている自治体が少ない中で医療施設や行政施設へのアクセスはまだ多い方である。文化施設のアクセスについてはより少ない。県別の比較については未回答もあり、各自治体の交通担当者の主観を含んでいるため、比較が難しい。

表-1は自治体が関与する住民のための交通手段を示している。東北の自治体では28通りもの組み合わせでバス等が運行されていることがわかった。中でも、通学生のためのスクールバスと人命に関わる患者輸送バスを含めたものが多く、各自治体が交通弱者のための交通を維持しようとしている様子がわかった。

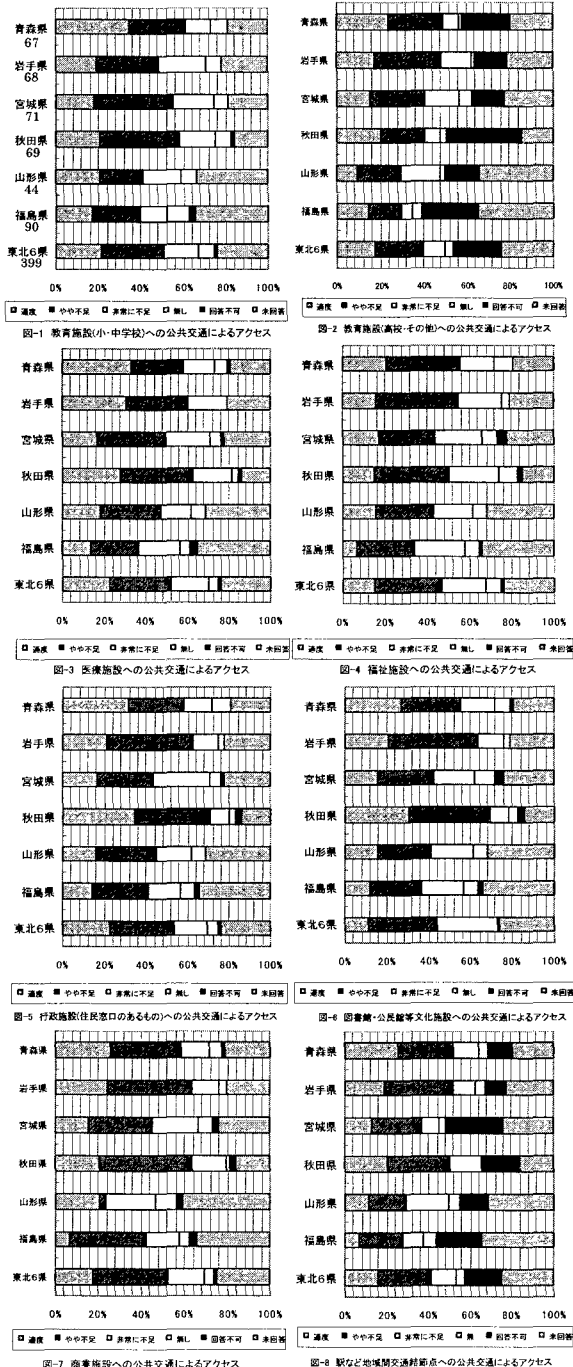


表-1 自治体が関与する住民のための交通手段

	青森	岩手	宮城	秋田	山形	福島	東北6県		青森	岩手	宮城	秋田	山形	福島	東北6県
なし	7	1	11	16	3	15	53	その他のバスのみ				1		2	2
自主運行バスのみ	3	3	16	6	8	4	40	スクールバス+集合タクシー				1	1		2
スクールバスのみ	6	1	5	16	2	1	31	スクールバス+福祉バス+その他	1			1			2
スクールバス+自主運行バス	2	5	11	1	6	6	31	スクールバス+患者輸送バス+福祉バス+集合タクシー	1				1		2
スクールバス+患者輸送バス	9	7	3	1		4	24	患者輸送バス+福祉バス+自主運行バス		1				1	2
スクールバス+福祉バス	3			7		6	16	スクールバス+患者輸送バス+福祉バス+自主運行バス+その他		1	1				2
スクールバス+患者輸送バス+自主運行バス	1	12	1		1	1	16	スクールバス+自主運行バス+その他			2				2
スクールバス+福祉バス+福祉バス	4	4		3			11	スクールバス+患者輸送バス+福祉バス+自主運行バス						2	2
スクールバス+福祉バス+自主運行バス	1	1	1		4	3	10	スクールバス+患者輸送バス+その他	1	1					2
福祉バスのみ	1	1	1	1	3	1	7	福祉バス+自主運行バス			1				1
患者輸送バスのみ		2	1	1		2	6	福祉バス+集合タクシー+その他		1					1
スクールバス+患者輸送バス+福祉バス+自主運行バス	3	2		1			5	スクールバス+患者輸送バス+自主運行バス+集合タクシー+その他		1					1
患者輸送バス+福祉バス	2	2				1	5	スクールバス+患者輸送バス+福祉バス+その他							1
スクールバス+その他	1		1	3			5	スクールバス+患者輸送バス+福祉バス+その他							1
スクールバス+患者輸送バス+自主運行バス+集合タクシー		1	2				3	スクールバス+患者輸送バス+福祉バス+その他		1					1

3.2 規制緩和に向けた取り組み

地域の交通体系の中での公共交通の位置づけと公共交通維持またはサービス向上のための支援についての考えを表-2に示した。()内は各県の自治体数に対する割合である。多くの自治体は住民の多用な交通目的のため、あるいは通学者や高齢者等交通弱者のために必要と位置づけており、現状維持のため、補助金の増加もやむなしというよりは、現状維持したいがこれ以上の財政負担は困難であるという回答が多く、各県の違いは見られなかった。人口規模別に見ると、人口規模の小さい自治体では半数以上が現状維持したいがこれ以上の財政負担は困難であると回答しており、財政面による公共交通維持の困難さが見受けられた。

図-9 は人口規模別の規制緩和に伴う交通事業者の撤退・参入の動きがある自治体のほとんどが人口5千人以下の自治体から10万人の自治体にあることがわかり、その中でも人口2万人以下の自治体に多くあることがわかった。

表-3 は撤退の動きがある自治体の中で対応策について回答のあった19の自治体の内容を示している。その中で自主運行バスの運行とその検討している自治体数が13と多かった。

表-3 撤退の動きがあると回答した自治体の対応策

対応策	自治体数
バス事業者と検討	5
自主運行バスの運行・導入の検討	13
ルートの見直し・検討	2
代替バス・代替手段の検討	3
撤退・撤退の検討	4
混雑化	1
補助金での対応の検討	3
運行回数の検討	1
集合タクシーの導入	1
民間での対応	1
従来通り	1
検討	4

表-2 公共交通の位置づけとその維持またはサービス向上のための支援についての考え

	現状サービスを向上させるために積極的に補助金の支援をする	現状維持のために、補助金の増加もやむなし	現状維持したいが、これ以上の財政負担は困難である	補助金は極力減らしたいのでサービスの低下もやむを得ない	その他
住民の多様な交通目的のために必要	青森県 1(1.49)	5(7.46)	7(10.45)	2(2.99)	2(2.99)
	岩手県 6(10.34)	11(18.97)			1(1.72)
	宮城県 1(1.41)	6(8.45)	3(4.23)		4(5.63)
	秋田県 2(2.90)	7(10.14)	9(13.04)		2(2.90)
	山形県 2(4.55)	3(6.82)	7(15.91)		
	福島県 1(1.11)	3(3.33)	9(9.00)		1(1.11)
通学者や高齢者等の交通弱者のために必要	東北6県 7(1.75)	20(2.52)	46(11.53)	2(0.50)	10(2.51)
	青森県 1(1.49)	5(7.46)	24(38.91)	2(2.99)	1(1.49)
	岩手県 1(1.72)	6(10.34)	18(31.03)		3(5.17)
	宮城県 13(18.31)	29(35.21)	1(1.41)		3(4.23)
	秋田県 17(24.84)	16(23.19)	1(1.45)		4(5.63)
	山形県 4(8.9)	11(25.00)			2(4.55)
中心市街地活性化のために必要	福島県 22(24.44)	21(23.33)	2(2.22)		
	東北6県 67(16.79)	117(29.32)	6(1.50)		13(3.26)
自動車交通の抑制のために必要	青森県 1(1.49)				
	岩手県				
	宮城県				
	秋田県				
	山形県				
	福島県				
	東北6県 1(0.25)				
	青森県				
	岩手県				
	宮城県				
	秋田県				
	山形県				
	福島県				
	東北6県 1(0.25)				

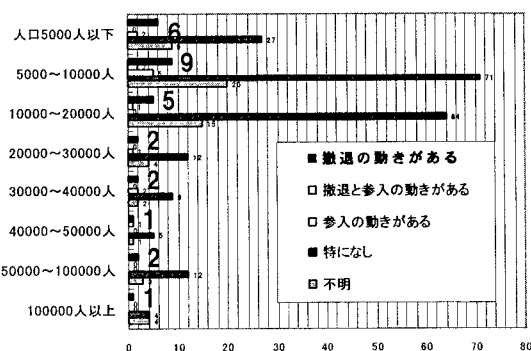


図-9 人口規模別の規制緩和に伴う交通事業者の「撤退」・「参入」の動き

4. おわりに

自治体の公共交通担当者は、利用者の真のニーズや動向が見えず、また現状のかみ合わない運行に不満を感じている。地域に根ざす公共交通の実現のために、住民の交通行動に関する詳細な調査や分析が望まれる。