

地域による生活交通確保の取り組みについて

八戸工業高等専門学校 学生員 ○三浦 雄弥
八戸工業高等専門学校 正会員 今野 恵喜

1. はじめに

現在、モータリゼーションの進展や過疎化などにより乗合バスの利用者が減少し、事業者による路線の廃止撤退が相次いでいる。そのため多くの自治体などでは、自家用車を持たない住民の生活を支えるためにコミュニティバスなどを導入している。本研究では東北地方における自治体等による生活交通確保のための取り組みの現状と課題を明らかにする。

2. 生活交通の実態について

(1) アンケート調査

生活交通の現状を知るために、いままでに平成 17 年 4 月 1 日現在、平成 18 年 4 月 1 日現在についてアンケート調査を実施している。平成 18 年 4 月 1 日現在について実施したアンケートは、平成 17 年 4 月 1 日現在の時のアンケートで回答した 123 自治体に調査を依頼し、98 自治体から回答を得た（回収率 81%）。平成 18 年 4 月 1 日現在について実施したアンケートは、平成 17 年 4 月 1 日現在のアンケートの内容を掘り下げることで導入状況をもっと明確にするために行った。

(2) 生活交通の調査結果

自治体アンケートの回答結果を図 1 に示す。

導入理由について見ると、いちばん多かったのは回答結果の 26% の割合で「公共交通に恵まれない地域の利便性を図るため」が占めている。また、19% の割合で「路線バスの廃止代替、地域交通の確保」を占めている。いずれの回答も、回答した自治体全体の 7 割近くが回答している。細かいところで見ると、「交通弱者の足の確保」や「スクールバスのため」などの回答が平成 17 年 4 月 1 日現在より増加している。このことから、導入実態がもっと明確化され、生活交通を確保するために取り組まれていることが分かる。許可種別を選択した理由についても、導入理由のときと同様、回答の幅を増やすことでより明確な値が得られた。回答結果の 25% の割合で「自治体独自の設定が可能のため 利用形態から最も効果的と判断 したため」の占める割合が最も多かった。

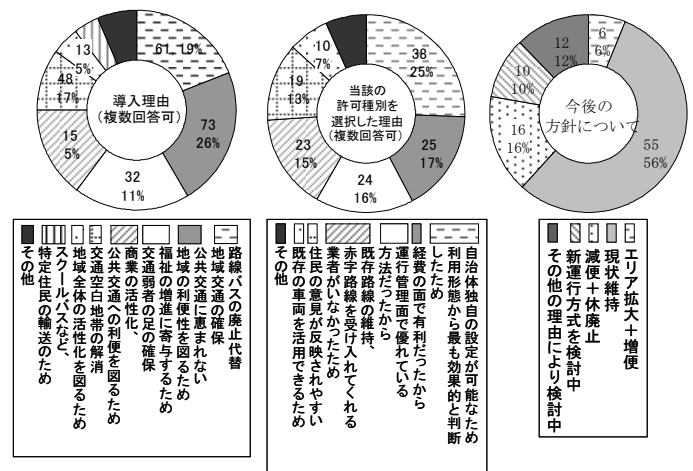


図1. 自治体アンケート回答結果

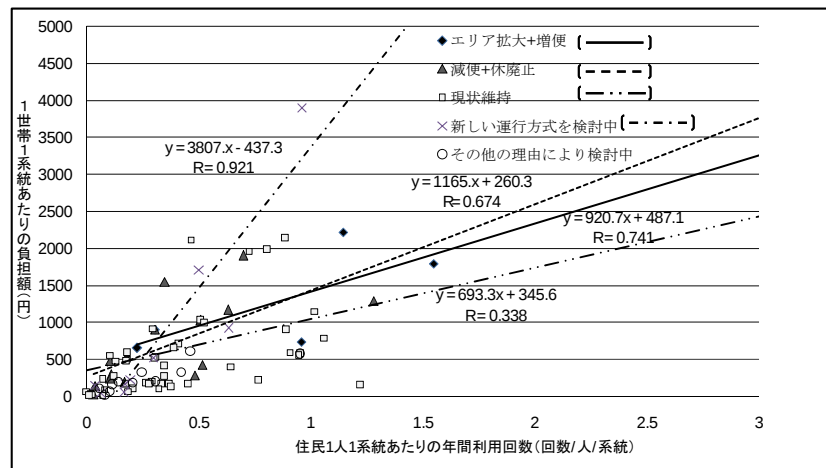


図2 「今後の方針」による住民の利用頻度と自治体負担の関係

3. 生活交通確保のための課題について

各自治体にどのような課題があるのかを見てみる。まず、各自治体において、住民の利用回数に対する負担額の関係により、どのような課題があることで今後の方針を決定しているのかを見てみる。図 2 は住民の利用頻度

と1世帯当たりの自治体負担額についての関係を示している。関係を見ると、「現状維持」と答えた自治体が利用頻度に対して負担額の割合が最も小さい。逆に利用頻度に対する負担額の割合が最も高いのは「新しい運行方式を検討中」と回答した自治体である。このことから、「新しい運行方式を検討中」と回答した自治体で行ってきた生活交通の方法は、地域に見合ったものではなかったということがわかる。しかし、「新しい運行方式を検討中」と回答した自治体の中の約半数が手段を見いだせていないという回答だった。

これらの自治体では、地域特性をいかに理解するかが課題となるのではないと思う。また、「エリア拡大+増便」、「減便+休廃止」と回答した自治体について比較すると、「減便+休廃止」と回答した自治体のほうが、「エリア拡大+増便」と回答した自治体よりも利用頻度の対する負担額の割合が少し高くなっている。ここでも「新しい運行方式を検討中」と回答した自治体と同様、負担額の割合が高いためにこのような方針となったことが

うかがえる。しかし、「新しい運行方式を検討中」と回答した自治体とは違い、減便や休廃止という措置をとるため、サービス水準の低下が考えられるため利用者の行動を理解したうえで行わなければならない。

自治体が抱える課題について図3に示す。自治体に生活交通を確保するための課題について聞いてみたところ、60%近くの自治体でコストや経費面についての調整が必要と回答している。生活交通の確保についてはどの自治体についても苦労していることが分かる。住民の要望と実際のニーズとの調整と回答している自治体に関しても、利用者の利用回数や多様な目的地への行動パターンを見極めることができず、コストがかさむことになってしまう。これらのことから自治体は、潜在客を含む利用者のニーズにこたえるために担当者や事業者の意見だけではなく、生活行動と意見を踏まえた上で生活交通を構築していく必要がある。

また、「平成の大合併」により合併した自治体は多く、東北地方だけで400自治体中233自治体におよんでいる。東北地方における自治体の分類結果、図4¹⁾についてみると、深刻な自治体と分類された自治体が最も多く合併していることが分かる。深刻な自治体がどのような自治体と合併しているかを見ると、深刻な自治体だけの

合併はない。必ず他の分類された自治体と合併して、あまり深刻ではないと分類された自治体との結びつきが多かった。深刻な自治体と合併してできた新しい自治体の構成比の内訳を見ると、深刻と分類された自治体の割合が平均で45%近く占めている。合併するときには生活交通確保を踏まえた交通対策などについて話し合われていると思うが、深刻な自治体のような地域などで、主要道路しか公共交通がないというような状況はその地域の孤立につながってしまうのでとても心配である。また、いままで市町村バスなどの経験があるところなどでも考えなければならないが、特にそのような経験がなく、生活交通が確保されていない地域については、過去の事例や地域の特性、住民の交通行動などを踏まえた上で対策を考える必要がある。

4. おわりに

今回の研究から、各自治体がどのような状況で、どのような課題を抱えているかを把握した。また、分類結果によりどのような合併状況となっているかも知ることができた。合併地域に限らず、どの自治体においても今後どのようにして生活交通を確保していくのかを検討する必要がある。

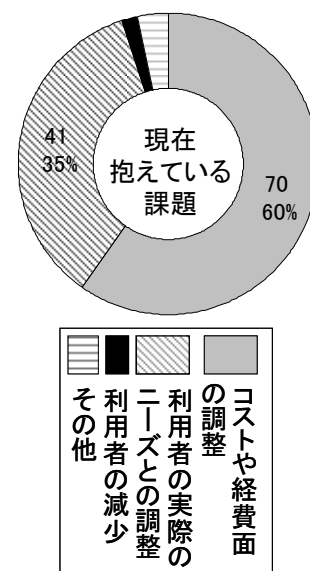


図3. 自治体が抱える課題

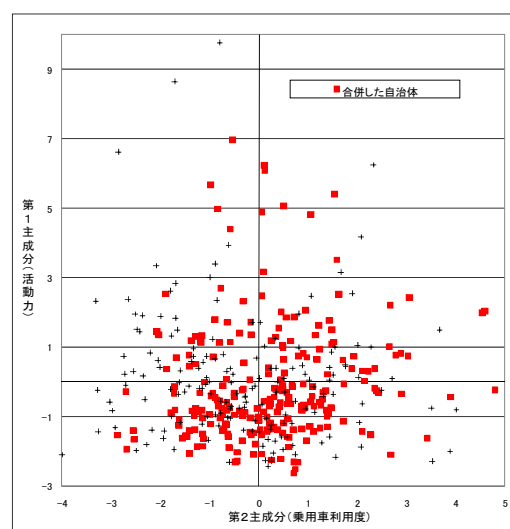


図4. 合併のあった自治体