

地域分類と制度面からみた生活交通の実態について

八戸工業高等専門学校 学生会員 ○三浦 雄弥

八戸工業高等専門学校 正会員 今野 喜恵

1. はじめに

モータリゼーションの進展によって発生してきている都市部の交通渋滞問題や、地方部でのトランスポーターション・プア等への対策として公共交通の活性化と再整備は必要である。これらの問題の解決と利用者に対するサービス向上のために道路運送法の改正など様々な対策がなされている。大塚¹⁾はモビリティとアクセシビリティの観点から東北の各自治体の分類を行った。本研究では生活交通の制度改正に伴う変貌やサービス水準について見出すこと、大塚の分類結果により分けられた自治体がどのような傾向があるのかについて調べた。

2. 道路運送法改正前後での各自治体の生活交通の変貌

平成 14 年の道路運送法改正²⁾を境にし、道路運送法改正時から現在にかけてどのような変貌があったのかを明らかにするため、東北の 230 自治体を対象に各自治体内で運行されている鉄道を除く陸上交通についてアンケート調査を行った。現在までに 195 自治体からの回答を得ている（回収率 84.8%）。

（1）運行形態の変貌

運行形態は図 1 に示したようにその他を含め 8 種類に分類しており、各運行形態が道路運送法を境にどのように変貌を遂げているかを見ている。

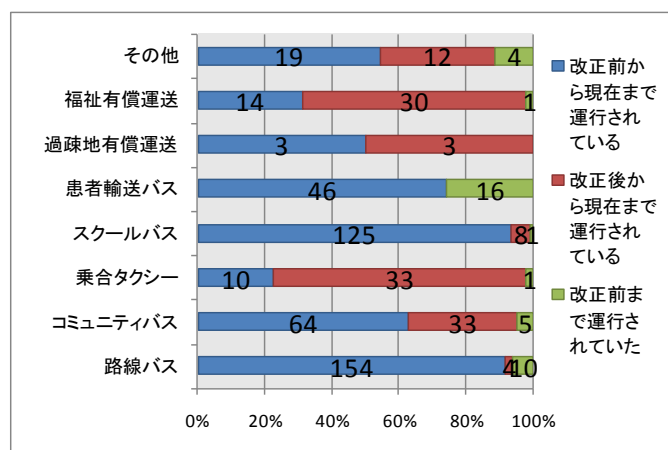


図 1. 道路運送法改正を境にした各運行形態の変貌

乗合タクシーと福祉有償運送は改正後新たに導入していることが多く、それ以外の運行形態は改正前から現在まで継続して運行されている割合が多い。患者輸送バスは他の運行形態に比べ、改正後に退出している割合が多かった。

（2）サービス水準の設定、利用者の把握状況

自治体が交通政策を行うに当たりどのようなビジョンを持って取り組んでいるのかについても調べたところ、7割近くの自治体がサービス水準を明確にしていることや検討組織を立ち上げていること、検討中ということがわかった。図 2 ではそれら自治体が交通政策を行う基準についての取り組みや、検討しているサービス水準について示している。

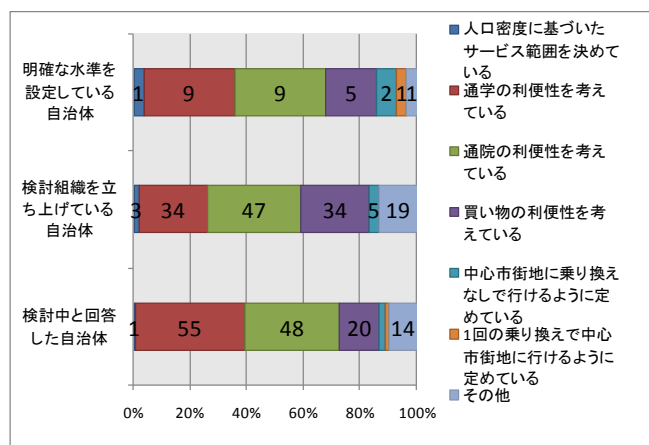


図 2. 各自治体で設定、検討されているサービス水準

通学や通院、買い物といった住民の主な生活行動に対して利便性を考えていると回答した自治体が大多数を占める結果となった。また、図 3 では各自治体がどの程度住民の生活行動を把握しているのかについての調査結果を示す。住民に対するアンケート調査や PT 調査を行っている自治体が 10%程度しかなく、ほとんどの自治体は『路線ごとの利用者数は把握している』にとどまっている。生活交通を維持・確保するためにもより一層住民の生活行動を把握する必要がある、そのためにもアンケート調査や詳しい利用状況などを継続的に知っておく必要がある。

キーワード：生活交通、道路運送法改正、モビリティとアクセシビリティに関する自治体の分類

連絡先：青森県八戸市大字田面木字上野平 16-1 八戸工業高等専門学校

電話 0178-27-7308（内線 7308） FAX 0178-27-7316

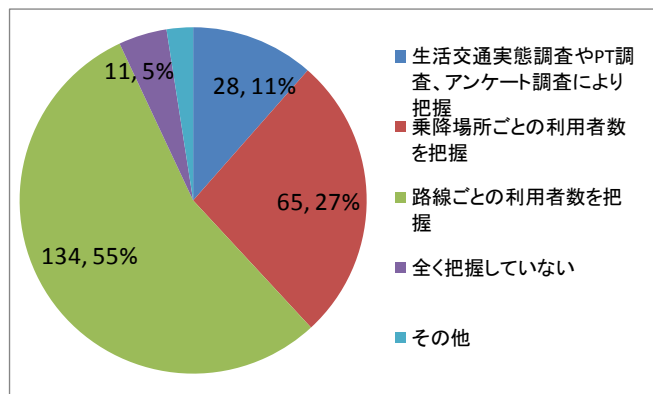


図 3. 住民の生活行動に対する自治体の把握状況

3. 自治体の分類結果へのアンケート調査結果の適用

大塚の分類結果¹⁾をもとにアンケート調査結果を適用してみる。図 4 は、平成 12 年時の東北の 400 自治体の国勢調査などのデータから表 1 に示すモビリティとアクセシビリティに関する指標を採用し、主成分分析を行った後、さらに細かく分類するためにクラスター分析を行い、最も適した分類結果として示されたものである。

表 1. 400 自治体の主成分分析結果

変数	主成分				
	第1主成分	第2主成分	第3主成分	第4主成分	第5主成分
65歳以上人口の割合	-0.2793	0.4688	-0.0927	-0.1419	0.1631
一世帯当たりの乗用車保有台数	-0.2490	-0.4571	-0.0900	0.0344	0.2884
女性の割合	0.0335	0.4343	0.3695	0.2382	-0.1686
降雪量	-0.1653	0.3463	0.4267	-0.2666	0.0462
可住地面積当たりの道路延長	0.1059	0.3406	-0.5423	-0.2999	0.3368
可住地面積当たりの駅の数	0.2001	0.2786	-0.1850	0.7593	0.3661
可住地面積当たりのバス停の数	0.3658	0.1264	-0.3458	-0.3318	-0.1760
1000人当たりのタクシー台数	0.3721	0.0926	0.2839	-0.1758	0.1168
可住地人口密度	0.4767	-0.1272	-0.0541	0.0910	-0.2010
従業率	0.2789	-0.1679	0.3441	-0.1866	0.7136
可住地面積当たりの高校の数	0.4506	-0.0117	0.1220	-0.0175	-0.1344
固有値	3.09	2.18	1.47	0.86	0.76
累積寄与率(%)	28.14	47.92	61.25	69.06	75.99

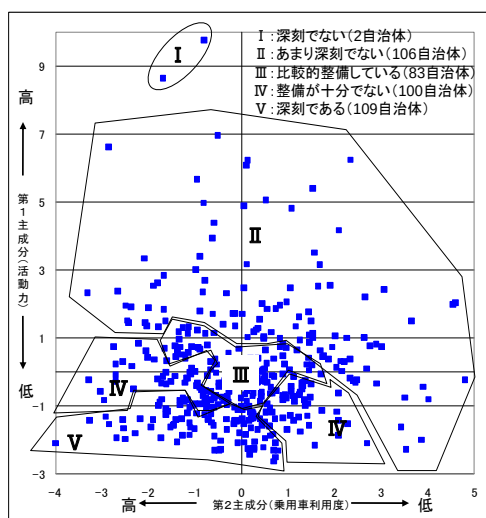


図 4. 自治体の分類結果

図 4 の分類結果にアンケート調査結果のうち、各自治体で改正前から現在まで運行されてきた生活交通がどのくらいあるのかについて適用したものを図 5 に示す。どの分自治体においても、1～3 種類の運行形態が道路運送法改正前から運行されているのがわかる。特に、IV：整備が十分でない自治体と V：深刻である自治体が、他の分類自治体よりも運行されている種類が多い。おそらく、バス路線が幹線道路のみとなっているために、住民の生活交通を維持するためにはその当時から自治体などが積極的に動かなければならない状況だったのではないかと推測される。

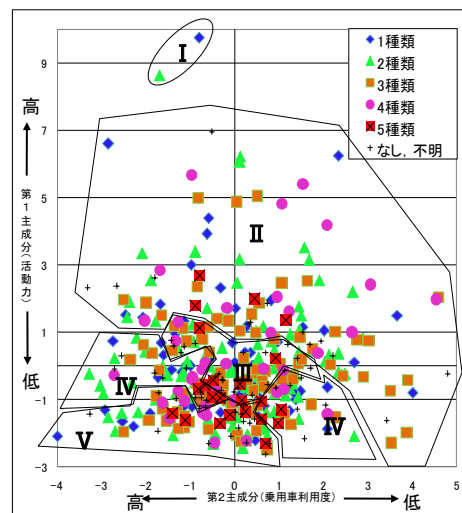


図 5. 改正前から現在まで運行されている運行形態に対する分類結果

4. おわりに

今回は平成 14 年の道路運送法改正を境にした生活交通の変遷、自治体が設定しているサービス水準や生活行動の把握状況について調査した。合併により自治体の分類結果と現在の自治体数が合わないため一概には言えないが、分類結果どおりの傾向を見ることができた。

また、平成 14 年の道路運送法改正以外にも平成 18 年の道路運送法改正³⁾や平成 19 年の地域の活性化及び再生に関する法律⁴⁾など生活交通に関する様々な法律が施行されているため、さらに詳しく調査する必要がある。

参考文献

- 1) 大塚憲司, 今野恵喜, 稲村肇: 市町村バスの導入実態について, 平成 17 年度土木学会東北支部技術研究発表会講演概要, pp.582-583, 2006
- 2) 加藤専和: みんなで『創り』『守り』『育てる』地域公共交通実現のための道路運送法改正, 国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局『交通や観光を地域とともに考える会』交付資料, pp.31-37, 2006. 9
- 3) 青森県企画政策部第幹線・交通政策課: 生活交通ハンドブック—使える生活交通システムの導入に向けて—, pp.37-39, 2007. 2
- 4) 国土交通省総合政策局: 『地域公共交通の活性化・再生化への取り組みのあり方』報告書, pp.16-18, 2008. 3