

地方の公共交通の現状と取り組み

The present condition and the measure of local public transportation

鈴木 紀一* 中本 良一* 秋元 伸裕**

By Norikazu SUZUKI, Ryoichi NAKAMOTO and Nobuhiro AKIMOTO

1. 地方の公共交通の現状と課題

(1) 地域住民・自治体に突きつけられた課題

近年、モータリゼーションの進展は一方で公共交通利用者の減少をもたらし、公共交通の維持・確保が困難となってきている。今後ますます少子高齢化が進展するという見通しの中で、自動車を利用できない層にとっての生活の足として、あるいは過度に自動車に依存しないための選択肢として、地域公共交通の維持・確保が今後の重要な取り組み課題になってきている。

折しも、バス事業等における需給調整規制の撤廃（いわゆる規制緩和）は、交通事業者の新規参入のみならず、既存事業者の退出を容易にすることとなり、事業者の採算性の低下による地域公共交通路線の廃止表明が、地域の住民・自治体に緊急の課題を投げかける事例が各地で数多くみられる状況となっている。また他方では、特例法による市町村合併等による自治体の再編も進みつつあり、地域の実態に即した公共交通を改めて議論する必要に迫られている自治体も少なくない状況にある。

(2) 自治体による公共交通維持施策の現状

これまで我が国では、原則として公共交通は運賃収入による独立採算を前提とした民間事業で運営されてきた。そのため、公的機関である自治体が、地域住民の生活基盤インフラとして主体的にその計画・運営・運行に関与してくることはほとんどなかったといえる。しかし、ここ数年来、我が国各地で、地域の生活の足としての公共交通をいかに守っていくかが、緊急で最重要な課題として認識され、具体的な政策として自治体に取り組む例が急激に増加している。

ところが、国内ではまだまだこのような課題認識

のもとでの取り組みが進んでいない市町村や、必ずしも確かな公共交通維持・確保施策がとられず、利用者である地域住民に適切な交通サービスが提供されていないかったり、赤字補助金が増大して財政を圧迫したりといった、俗に失敗事例として捉えられる市町村も数多くみられるのが実状である。

また、別の側面として、地域の公共交通維持施策に対する、政策検討、交通運営、費用負担方法など、具体的な政策運営に関するノウハウが市町村にあまり蓄積されていないという実態も、地域交通施策を検討する上での問題点であると考えられる。例えば、都市部も含め全国各地である種のブームのように導入が進んだコミュニティバスに代表されるように、地域住民の移動実態・移動ニーズを必ずしも的確に把握することなく、既存運行事例を表面的になぞっただけの画一的なシステムでコミュニティバスの運行を開始してしまい、予想外の赤字負担に収拾がつかなくなっていると窺われる事例が、全国各地で少なからず発生し、厳しい現実であるといえる。

2. これからの地域交通における取り組み

(1) 現状の課題認識と現状把握

まず、市町村は地域交通問題を解決する施策を検討するため、データ・情報を収集し、その結果に基づき地域交通が抱える課題を正確に分析し、その分析結果を踏まえ、どういった目的で、どのような手段を使って地域交通整備を実行していくかを明確に整理する必要がある。

あわせて、問題解決手段である施策実施に向けて、克服すべき課題や制約条件など、市町村自らがおかれている現状を把握し、実現性が高くかつ実効性も高い地域交通整備施策を抽出し比較検討する必要がある。

* 交通研究室 ** 東北事務所

(2) 生活圏全体の交通ビジョン

地域の基本行政主体である市町村（あるいは状況に応じて複数の市町村）が中心となって、一体的な交通圏を構成する地域全体にわたり、総合的な交通基本ビジョンを構築し、公共交通に関わる全体計画の策定に取り組むことが重要であり、地域交通の個別施策もその中に明確に位置づけていくべきである。

ビジョンでは、当該地域におけるこれからの生活や活動をどう考えるか？およびそれを支える公共交通に対する行政、住民、交通事業者の役割分担を示す必要がある。

それに加えて、具体的な展開イメージを作成する事も重要である。

(3) ターゲットを絞り込んだ計画立案

バス・タクシーを活用した運行サービス提供の際には、利用ニーズを把握し、ターゲットとする利用者層とその利用目的・利用時間帯等を明確にした上で、運行計画を策定することが前提である。

その上で、ニーズを損なわない範囲で運行地域・時間帯・車両運用を考慮した、効率的な路線計画・多目的混用案の可能性を検討することが必要である。

(4) 地域ニーズの的確な把握

公共交通機関を実際に地域住民の足として機能させるためには、既存事例の運行形態や路線図を真似ただけの運行計画ではなく、地域住民の交通ニーズ（実際の利用層の把握、利用者の分布、目的地、時間帯・運賃、その他のニーズなど）を的確に把握し、現状では潜在しているものも含めた需要の見通しをもとに具体的な運行計画策定に結びつける必要がある。

自動車交通の依存度が高い地域において、従来型の手段分担モデルを用いた公共交通需要予測を行うことは、モデルの推定上、通常困難なことが多い。むしろ、施策がターゲットとする地域住民層と直接対話しながら意向を聞く手法が有効であるが、この場合も、実際に交通行動を起こすのかを見極めて行くようじっくりと進めていくことが望ましい。

このような直接対話型で意見交換を進めていくことにより、地域住民が積極的に公共交通を利用するように交通行動を変えたり、実際に利用する機会は少なくとも地域の足として維持するための費用負担には合意したりといった、住民自らが地域交通の運営維持に参画する動きへつながる可能性もある。

(5) 地域住民・交通事業者の参画

地域住民の交通ニーズ把握のためにも、また、実際に公共交通機関を地域の足としてより適切に運行するための計画見直しのためにも、市町村が地元住民や交通事業者を計画段階から巻き込んで、計画策定・実施を進めていく必要がある。

公共交通を真に地域住民の足として機能させるためには、地域住民、交通事業者、地域行政の三者が協働して、公共交通の計画（plan）、実行（do）、評価（see）のマネジメントサイクルを推進する体制を構築することが望まれる。

3 . ビジョン検討の事例(栃木市の検討事例)

栃木市の郊外部を対象に今後の生活交通確保に向けて検討した事例¹⁾についてとりまとめる。

(1) 検討の動機

栃木市内の路線バスは、20年前の昭和58年時点の19系統から平成15年現在は5系統にまで衰退し、そのうち郊外と中心部を結ぶ2系統は事業者から廃止協議が提出される事態となった。

このため、本検討事例は特定地区の廃止協議への対応の必要性が検討を始めた動機である。しかしながら、廃止協議の対象路線がなくなれば、栃木市郊外の全域から路線バスが消滅することとなり、改めて全域を対象とした公共交通ビジョンを示し、それに基づいた具体的な取り組みを行うようなステップが必要となった。

(2) 全域の地区特性の把握と寺尾地区の特性

郊外全域のビジョンを検討するに当たり、市内の行政区分別にデータを整理し、地区特性を把握した。栃木市は、中心部の栃木地区と郊外5地区に区分され、郊外各地区と中心部間の動きが生活行動の中心である（住民アンケート調査より）。

a) 人口特性

栃木市の総人口は約83万人で、中心部の栃木地区と郊外5地区がそれぞれ5割を占める（表-1参照）。

栃木市の高齢化率（65歳以上）は約21%と全国平均よりも高く、特に郊外の寺尾地区は25%以上である（図-1参照）。

b) 交通特性

鉄道は東武日光線、宇都宮線およびJR 両毛線が栃木駅を中心に市内を通過するが、大宮地区・国府地区の北部を除く郊外地域は、駅から離れている。

郊外路線バスは、栃木駅と寺尾地区を結ぶ2系統であるが、利用者数は年々減少しており、平成14年度実績では星野線143人/日、出流線33人/日(平均乗車密度はそれぞれ30人/台、23人/台)と少ない。

利用実態調査例(図-2参照)でみると、利用者の約6割は寺尾地区と栃木地区の間の利用であり、検討委員会でも地区代表者から寺尾地区の高齢者や学生にとってはバスが不可欠であると指摘されている。また、寺尾地区居住者のおよそ4人に1人がバスを利用している(住民アンケート調査より)。

以上のように、郊外地域の多くは鉄道駅から離れ、上記のバス路線沿線を除くとバスも利用しにくい状況にある。このため、自動車を自分で運転する割合が低い高齢者等は、家族等の自動車による送迎、路線バス(寺尾地区のみ)、タクシーに依存し、かつ自転車、バイクの構成比も通勤者等に比べて高く

なっている。ただし、中心部から遠い(直線でも約10km)寺尾地区では自転車、バイク利用が低く、その分、家族等の送迎や路線バスに一層頼っている状況にあり、その結果、高齢者の平日の外出率が他の郊外地区よりも明らかに低くなっている(住民アンケート調査より)。

また、人口減少、少子化に伴う学校の統廃合により、郊外地域では現行路線バスやスクールバス(小学生)による通学、さらに家族等が運転する自家用車による通学もみられる。

c) 住民アンケート調査

公共交通に対する地域ニーズを把握し、郊外各地域における施策のターゲットを検討するため、住民アンケート調査を実施した。

調査方法の企画に当たっては、郊外地区ごとに分析できること、高齢者、主婦等のサンプルが十分に得られることに注意して、抽出率は地区別に設定し、抽出世帯で3人を調査対象とした。なお、実施は郵送配布・回収(一部地区は自治会を通じて配布)により行い、全体では配布1,340世帯、回収475世帯の1,146人(世帯回収率35.4%)となり、地区別にほぼ200サンプル以上、個人属性に偏らないサンプルが得られた。

調査内容は大きくは次の3点である。

交通行動の実態調査

潜在しているニーズも含めて需要を試算するための交通手段変更の意向調査

個人属性調査

① 交通行動の実態調査

平日、休日のそれぞれについて、外出頻度、目的、交通手段、目的地、目的施設等を設問した。

外出頻度と目的は、ターゲットとすべき対象およびその量的な把握を意図したもので、個人属性による外出率や目的構成比の地区別比較により、高齢者の外出率が低いのはどこか、通院や買物がどの程度の割合を占めるかなどを把握した。

表-1 栃木市の地区別人口

	15歳未満人口	15~65歳人口			65歳以上人口	総人口	高齢化率(65才以上) %
		通勤者	高校生	その他自営業・主婦・無職			
大宮地区	2,504	6,846	559	3,287	2,665	15,861	16.8
皆川地区	628	1,898	187	1,112	1,057	4,882	21.7
吹上地区	1,524	4,288	374	2,094	2,082	10,362	20.1
寺尾地区	429	1,437	149	849	1,059	3,923	27.0
国府地区	691	2,096	221	1,630	1,329	5,967	22.3
郊外5地区計	5,776	16,565	1,490	8,972	8,192	40,995	20.0
栃木地区	5,620	16,863	1,414	8,706	9,528	42,131	22.6
栃木市計	11,396	33,428	2,904	17,678	17,720	83,126	21.3

注) 年齢階層別人口は平成15年9月30日現在の住民基本台帳による。通勤者と高校生は平成12年国勢調査の人口構成により推計したもの。

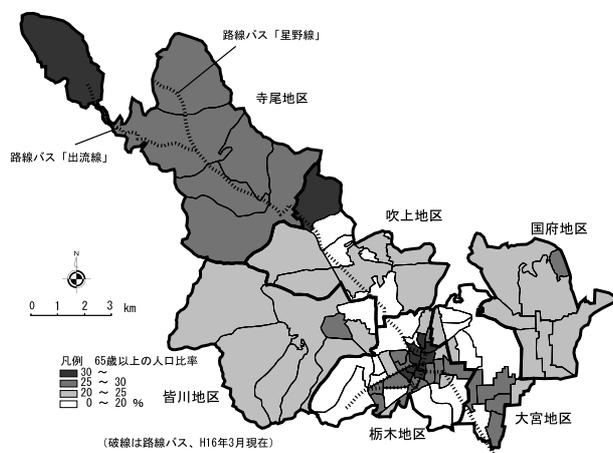
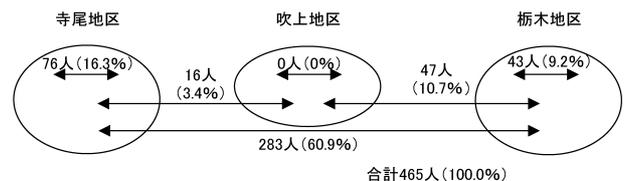


図-1 栃木市内の高齢化(65歳以上)率



注) 関東自動車(株)資料より作成、平成14年11月26日(火)、28日(木)、29日(金)に調査実施

図-2 星野線の利用パターン(平日3日間計)

交通手段は、現状をみることで公共交通の必要性を明らかにすることを意図したもので、このため家族等の送迎やタクシーなどの「依存型」か、自動車や自転車などの「自立型」かの区分に着目して、個人属性および地区による違いを把握した。

目的地と目的施設は、公共交通でどこを結ぶべきかの検討に役立てることを意図したもので、ターゲットとすべき連絡方向、およびその際立ち寄ることが望ましい施設はどこかなどの点を確認できた。

② 交通手段変更の意向調査

潜在的なニーズや将来的なニーズを捉えることを意図して、「今後（5年程度）の交通手段利用について」、自分で自家用車・バイクを運転して外出している人、家族の運転・タクシーで外出している人、自転車・徒歩で外出している人の区別に、「今後とも変更しない」、「バスを利用したい」を含めた選択肢を示す形式の設問を行った。

この調査結果より、地区別の「バス利用率（注・バスを利用したいとの回答割合）を集計し、需要試算のベースとした（後述）。この方法は、現在はバスが存在しない地域を対象に、対象者の将来的な不安感や本当はバスを利用したいといった潜在需要も含めて簡便に需要試算を行うという点で有効であったと思われる。

この他、施策の具体的検討を行うためのニーズを把握するため、バスを利用するための条件について、運賃、バス停までの距離等を設問した。いずれも、施策提案でそのまま受けるには厳しい回答であったが、中心部に近くてかつ比較的平坦な地区では運賃200円までが過半を占めるのに比べて、中心部から遠い寺尾地区では運賃500円の回答割合が最も高いなど、今後の参考となる結果も得られた。

③ 個人属性調査

個人属性については、性別、年齢、職業、運転免許、世帯の自動車保有、世帯構成を設問した。

これらは、ターゲットとする利用者層を検討するためのもので、交通行動および交通手段変更意向とクロス集計した。最終的には通勤者、通学者、自営業・主婦・無職、および65歳以上の4区分を設定して、個人属性による次のような特性を把握した。

- ・外出率の地域差は、65歳以上および自営業・主婦・無職でみられ、中心部から遠い地区で低い。
- ・交通目的は、65歳以上では通院と買物、自営業・主婦・無職では買物が多い。

・通勤者は自動車利用（自分で運転）が約9割を占める。他の属性では「依存型」交通手段の利用がみられ、65歳以上で約37%、通学者と自営業・主婦・無職で約12%である。

・65歳以上と自営業・主婦・無職では、市中心部を目的地とするウエイトが高い。

・意向によるバス利用率は、65歳以上と自営業・主婦・無職で高い。

これらの結果より、ターゲットとする利用者層は高齢者、自営業・主婦・無職および通学者、利用目的は買物や通院、目的地は市中心部とした。

個人属性の設問部分では、タクシー利用者の一ヶ月の費用を設問した。これは、公共交通サービスを提供した場合に負担の限度内で普段の外出を支えられるかどうかといった検討を意図したものである。調査結果では、一ヶ月5,000円程度の回答が多く、これは運賃500円のバスであれば月5回の外出に相当する。バス利用の外出頻度でみると（図-6参照）月2、3日など月5回よりも頻度が低い人が過半を占めており、仮にバス運賃を500円にすれば現在よりも利用者を多く確保できる可能性を示している。ただし、この設問への回答者が少なく、この結果を施策に反映させる事は難しいと判断した。

(3) 圏域全体計画

a) 基本方針

地区特性の把握にもとづき、栃木市郊外における生活交通確保のねらいを以下のように設定した。

高齢者等の自由な外出機会の増大

主に女性、高齢者の買物、通院等の足の確保
通学環境の整備

新たなバス運行やスクールバスとの連携による
通学の足の確保

中心市街地へのアクセス改善を図り、相互の活性化促進

郊外と市中心部を結ぶ生活交通の確保

交通不便地域の観光施設、資源への足の確保

観光によるまちづくり

また、具体の施策イメージは、既存資源の有効活用を図り、経費がなるべくかからない持続可能な施策であることを視点に提案した。このため、鉄道の活用、福祉バス等との連携により、市全体として効率的な交通サービスの展開を図ることとした。

b) 地区別の方針と具体施策イメージ

上記の郊外全域での基本方針に合わせ、地区別には下記の分類で地区特性を整理し、それからみて必要かつ適切な地区別方針を検討することとした(表-2参照)。

交通サービスに関する状況

交通需要に関する状況

上位関連計画における整備方針

交通サービスに関する整理は、市中心からの距離、路線バス・福祉バスの状況等について、地区内でより不便なところはどこか、既存サービスの活用、連携の可能性を視点に行った。

交通需要に関する整理は、人口特性、外出特性および交通手段利用意向について、対象者属性、交通目的、行き先等、地区ごとの施策のターゲットを定めることを視点に行った。

以上の地区別の特性に対応させて地区別方針を定めるとともに、それを達成するための具体の施策イメージを提案した。施策イメージは、郊外全域での視点にもとづき、施策のタイプ分けからすると、生活バス(サービス形態は従来の路線バスタイプ)、福祉バスの活用、乗合クラブ(NPOが運営する予約制の乗合タクシーのイメージ)、ゴルフ場送迎バスの活用などの組み合わせで提案した(図-3、4参照)。

表-2 地区別方針(寺尾地区の例)

寺尾地区		
地区の特性	交通サービスに関する状況	<p>概況</p> <p>市の北西部に位置し、山が地区の約7割を占める。鉄道(本船尾線)が地区の中央を通り、中心部および栗野町につながる。当道線に路線バス「栗野・社説線」が運行されている。また沿線に集落が存在し、当道線に生活交通が集中するが、道路の幅員が狭く(現在、ハイパス一帯を除く)、峠は、栗野の峠(福原峠)に出入りするダンプカーが多いため、バス運行や歩行者・自転車に危険な状況にある。</p> <p>概ね中心部までの距離 約3.0km(概ね)から 10.4km(1.0~15.0km)</p> <p>最寄り駅までの距離 地区公共部から最寄り駅 30.4km</p> <p>路線バスの状況 飛行路線バス「栗野線」が1日1回、「社説線」が3回運行されている。</p> <p>福祉バス 栗野(大・多摩日、西は栗野前一社(栗野))</p> <p>その他 お家で「社説線」に連絡する栗野町営バスが運行されている。寺尾中央小学校では自治会方面のスクールバスが運行されているが、乗降の時間帯に限定されている。</p>
	交通需要に関する状況	<p>人口 世帯数 1,151 世帯</p> <p>総人口 3,923 人(100%) 高齢者 1,417 人(37%)</p> <p>高校生 149 人(4%) その他 15~64 歳 948 人(25%)</p> <p>65歳以上 1,059 人(27%) 65歳未満 429 人(11%)</p> <p>○高齢化率(65歳以上)は27%と最も高い。</p>
上位関連計画における交通サービスの整備方針	方針特性	<p>○高齢者の居住率が定住型の家で、高齢者が多い。</p> <p>○高齢者や主婦等の外出では、家族の送迎や路線バスへの依存が強い。</p> <p>○郊外部の中でも、自治会中心への依存が強い。</p>
	バス利用意向	<p>○定期利用者比率が全体で32%、65歳以上では48%と極めて高い。</p> <p>○バス乗客数(1日)は198人と顕著される(定例サービス)。</p>
当地域での主な基本方針	総合計画	<p>○地区の活性化のための観光サービスの形成</p> <p>○中心部と結ぶ公共交通のあり方の検討</p>
	都市計画マスタープラン	<p>○中心部と結ぶ公共交通としての整備</p> <p>○公民館、学校などについて公共交通機関などによる利便性の向上(地区内の活性化の向上)</p>

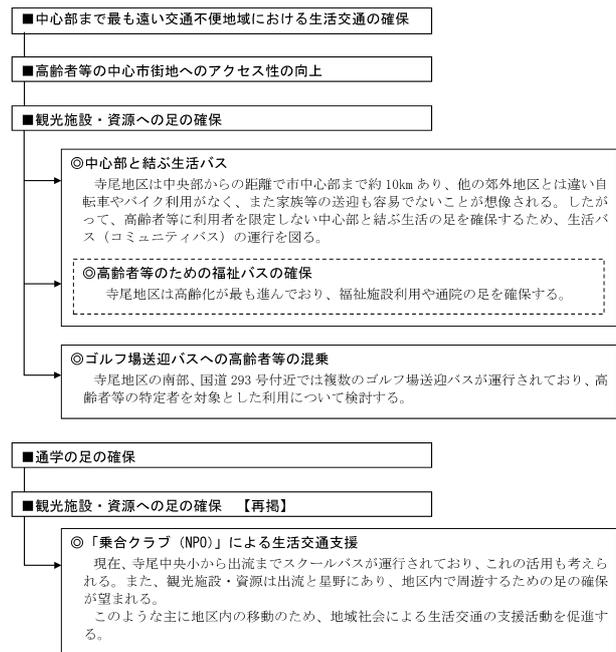


図-3 地区別の生活交通確保策(寺尾地区の例)



図-4 生活交通確保策の例示

(4) バス需要試算の試み

生活交通確保の具体施策イメージを提案するにあたり、いわゆる路線バスタイプ（定まったルートを定時運行）が可能かどうかの目安とするため、バスを導入した場合のおおよその需要を地区別に試算した。

バス需要は、地区人口に①住民アンケート（郊外全域）にもとづく「バス利用率」を乗じる方法を基本に、②実際のルートや本数等の制約による補正、③利用頻度にもとづく「1日当りの利用率」への変換、さらに④アンケートと利用実績の乖離に対する補正を加味して試算した（図-5参照）。

①の「バス利用率（注：バスを利用したいとの回答割合）は、交通手段変更の意向調査にもとづき地区毎に算定し、「バスを利用したい」との意向の地区別の高低差を需要試算に反映した。

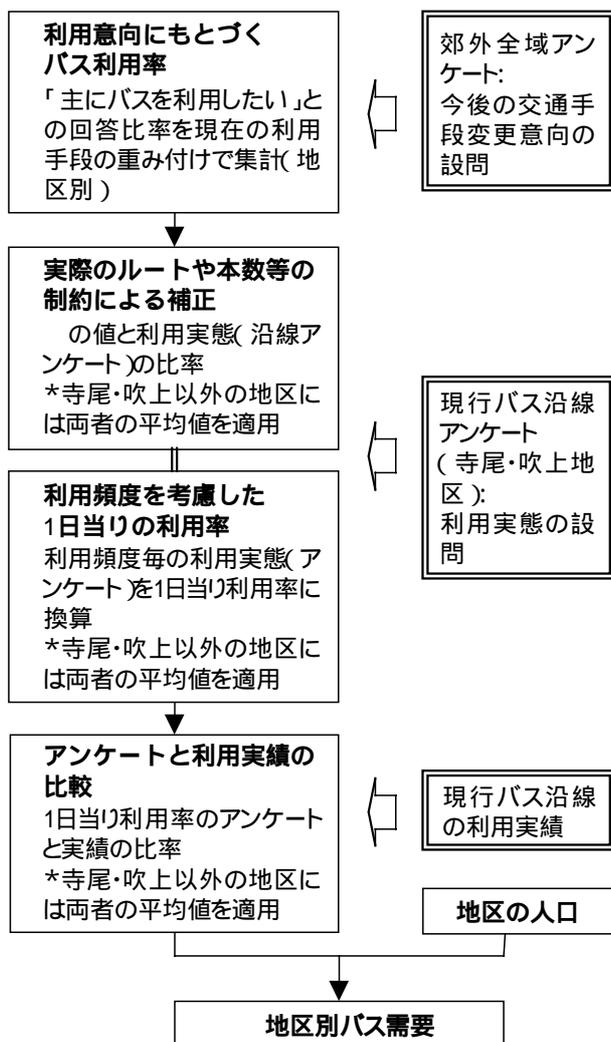


図-5 バス需要の試算フロー

②から④は、調査当時は路線バスが地区内を通過していた寺尾地区および吹上地区を対象に分析し、その結果から補正係数等を設定して、全地区に適用したものである。

意向にもとづく「バス利用率」と利用実態（注：当該地区でのアンケート追加設問より、月1回以上の頻度でバスを利用しているとの回答割合）を比較し、両者の比率を②の実際のルートや本数等の制約による補正率とした。これは、具体的バスルートを設定することなくバス需要を試算するための簡便法としたものである。参考までに示すと、バス沿線に多くの集落が分布する寺尾地区における両者の比率は、「利用実態」26.3% ÷ 「意向にもとづくバス利用率」31.5%より約0.8であった。他方、沿線に集落が少ない吹上地区では約0.6の比率であった。

また、利用している人でもほぼ毎日との回答はきわめて低く、このため③の利用頻度を考慮した「1日当りの利用率」を算定した（参考までに図-6を示す）。

さらに、バス停別乗降者数の調査データと町丁字別人口から「1日当りの利用率」を算定し、④のアンケートにもとづく場合との比率を算定した。寺尾地区については、アンケートによる6.7%に対して、実績値は4.4%で両者の比率は約0.7であった。この原因として、有効回収サンプルがバス利用に関心が高い人に偏っていた可能性などが推察されるが、この種のアンケート調査でバイアスを完全に除外することは難しいとすれば、やむを得ない補正と考えられる。

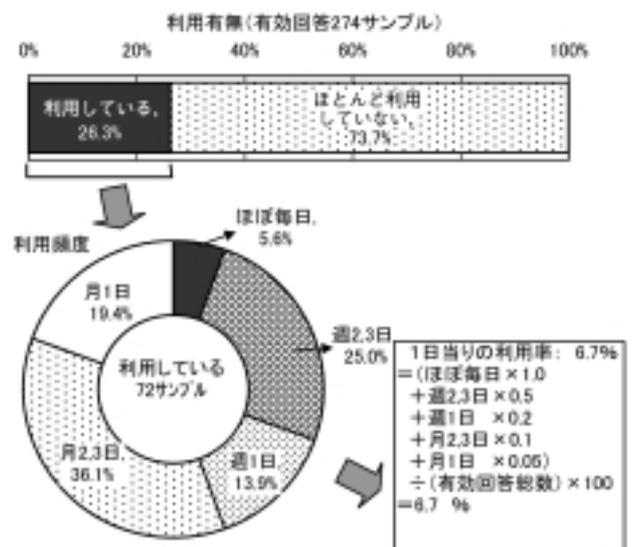


図-6 沿線地区におけるバス利用実態(寺尾地区の例)

以上より、郊外全域についてバス需要を算定し、駅勢圏（1 km 以内）での利用がないものとしても、1 日当り利用者数が 100 人をこえる地区（寺尾地区）について路線バスタイプを提案した。

ここに、路線バスタイプの条件は一概には言えないが、本検討では路線バスタイプのイメージとして、1 運行当り 11 人以上で 5 往復以上とすると最低 110 人以上の利用者となり、それより少なければ乗合タクシータイプ（乗車定員 10 人以下）または限られた運行の福祉バス、スクールバスなどの位置づけも検討すべきものと考えた。

なお、寺尾地区での「1 日当り利用率」の実績値が 4.4% というのは、以下の市街地での事例に比べて高い値であると言える。

備考 沿線人口に対する 1 日当り利用率の事例⁽²⁾⁽³⁾

- 小山市の駅東循環バス：2.4%
 - ・当路線は小山駅から直線概ね 3 km 以内の市街地を巡り、小山駅に戻る循環ルートである。
 - ・算定は小山駅から 1 km 以遠を対象に、バス乗降者数 265 人（平成 15 年 11 月 26 日木曜の調査）を沿線 250 m 圏人口 11,200 人で除したものの。
 - ・沿線ブロック区分毎のバス利用率は、小山駅からの距離帯により、1~2 km 圏で 0.5~1.1%、2 km 以遠で 2.3~3.3% と異なる。
- 浦安市コミュニティバス・おさんぽバス：2.6%
 - ・当路線は新浦安駅と市民病院間（約 6 km）を結ぶ往復ルートである。
 - ・算定は利用者数 1,182 人（平成 14 年 4 月 29 日運行開始後 3 ヶ月間の日平均値）を沿線人口 4.5 万人で除したものの。

(5) 検討会のメンバー

検討会は、地域住民のビジョンづくりへの参画をねらいに、主に市民団体および郊外各地区の市民から構成された（表 - 3 参照）。

検討会は約 4 ヶ月間と短いものであったが、「寺尾地区では実情としてバスが不可欠である」、「他の地区でもバスが廃止された当時は苦労した」、「将来運転者が居なくなったら高齢者はどうなるか不安である」といった市民の生の声を聞くことができ、それを地域ニーズの分析作業や全体計画の立案に反映することができた。

表 - 3 検討委員会メンバー構成

区分	委員
学識経験者	宇都宮大学 教授
行政機関	栃木県交通対策課、栃木土木事務所、栃木警察署交通課
市民団体	自治会連合会、老人クラブ連合会、身体障害者福祉心光会
市民	市政モニター、各地区代表（寺尾、皆川、大宮、吹上、国府）
合計	13名
開催経緯	第 1 回 平成 15 年 12 月 18 日 第 2 回 平成 16 年 2 月 6 日 第 3 回 平成 16 年 3 月 16 日

(6) 検討事例のまとめと課題

地域に密着した地域ニーズの把握

本検討事例は基本方針と具体施策イメージの提示までとしたため、地域ニーズの把握は住民アンケート調査のみとしたが、これで十分かどうかは定かではない。今後、個々の施策を具体的に展開するにあたっては、直接対話型で地域住民のニーズを見極めていくことが望ましい。

ビジョンを実現するための役割分担

検討委員会により、市民の意見を反映したビジョンをとりまとめることができたと考えられるが、その実現に向けての行政・住民・交通事業者の役割分担、行政負担の限度等に関する考え方までは、限られた時間の中で十分に議論がつかせなかったため、まとめる事ができなかった。

協力的体制づくり

検討委員会は短期間で終了し、現在のところ今後の見通しが決まっていない。上述した役割分担等についての合意形成、今後の地域ニーズの変化への対応、そして施策を具体的に推進するためには、地域の公共交通を議論し推進する継続的な協力的体制づくりが必要である。

「栃木市生活バス」について

寺尾地区では従来の路線バスが廃止され、それを受けた形で「栃木市生活バス」が平成 16 年 10 月より運行開始になった。

「栃木市生活バス」は、ビジョンの提案を受けたものではあるが、現在のところ従来の路線バスを基本に運行ダイヤの見直し（本数減）とバス車両の小型化を行った段階であり、住民アンケート調査で把握した運賃等のニーズや検討委員会による運行ルートに関する意見などは十分に反映され

ていない。利用者数も 100 人を切る水準で従来の路線バス利用者および需要試算に比べて少ない状況である。

今後、「栃木市生活バス」を地域の生活の足として育てていくためには、うえに掲げた地域ニーズの見極めと役割分担を含めた協力体制づくりが必要である。

4. まとめ

(1) 現状の課題

市町村による地方の公共交通サービス確保の動きについては、ここ数年来各地でさまざまな取り組みがなされ、利用者である市民、および行政や事業者といった公共交通施策の運営あるいは運行主体の双方にとって、好ましい事例が見られ始め、実現化のツールがいろいろと揃いつつあるのが現状である。

ただ一方では、その施策検討・施策運営において、実際にクリアすべき条件、調べておくべき実態、考慮すべき事柄、必要となる手続きなどについては、それぞれの地域の実情に隠れ、なかなかこれといった一つの決め手となる手法が確立されにくい状況にあるともいえ、ある地域における施策実現化のノウ

ハウが、必ずしも他の地域での施策検討の際にうまく活かされていないのが実態であると思われる。

(2) 今後の展開について

今後は、このような各地の施策検討や実現化の際のノウハウが、新たに公共交通維持施策を検討しようとしている他市町村の担当者にうまく伝わっていくように、生活の足としての公共交通を維持・確保するための考え方、自治体担当者として必ずやっておくべきこと、地域住民・交通事業者・行政担当者の協力体制づくりなどについて、計画立案主体となるであろう自治体や地域住民の指針となる情報の共有化を図っていく必要があると考える。

参考文献

- 1) 栃木市：「平成 15 年度 栃木市生活交通確保対策調査報告書」, 平成 16 年 3 月
- 2) 小山市：「平成 15 年度 小山市総合都市交通体系調査報告書」, 平成 16 年 3 月
- 3) 小平市コミュニティバス研究会：「平成 14 年度 小平市コミュニティバス試行運行実施計画策定調査」, 平成 15 年 3 月