

規制緩和後の地域交通ネットワークにおける バス交通の現状

青 木 亮

1. はじめに

平成9年1月に当時の運輸省は、交通事業への需給調整規制（参入規制）を平成13年度までに撤廃すると発表した。これを受け、平成14年2月より、乗合バス事業においても参入規制、料金規制等の緩和が行われた。規制緩和により参入、退出が容易になると共に、運賃の自由度も上昇した。一方、規制緩和に伴い路線維持の仕組みは大幅に変更となった。規制緩和による懸念としては、

(1) 大都市等を除き、規制緩和により路線廃止が進むのではないか。

(2) 地域における公共交通ネットワークを、どのように維持するのか。

などの点が、地方を中心に主張されてきた。本論文では、制度の変更が地域の交通ネットワークにどのような影響を与えているのかを分析する。

論文では、2節で規制緩和前後での我が国乗合バス制度の変化について述べ、3節では地方における乗合バスの位置付けを論じる。全国データを用いた規制緩和後の利用状況の変化は4節で概観する。さらに自動車保有状況が全国トップクラスの富山県を例に、地方の現状を詳述する（5節）。最後に若干の考察を述べて、結論に代えたい。

2. 乗合バスにおける規制制度

交通事業に対する規制緩和の方針を受け、平成14年2月より、我が国の乗合バス事業においても参入規制、料金規制等の緩和が行われた（表1参照）。参入については、従来の路線免許が事業者許可に代わり、需給調整規制が廃止になる一方、路線廃止は許可から6ヶ月前の届出に変更され、地域協議会の場で廃止後の地域への対応が話し合われるようになった。運賃についても、認可から上限認可へ緩和され、割引は事前届出で可能になった。規制緩和により参入、退出が容易になると共に、運賃の自由度も上昇したと言える。

同時に路線維持の仕組みは大幅に変更された。従来の制度では、参入規制により競争を制限し、地域独占を認める代わりに、不採算路線の維持をバス会社の内部補助でまかなう方式であった。自家用車保有の増加等を要因とするバス利用者の減少により、バス会社の内部補

規制緩和後の地域交通ネットワークにおけるバス交通の現状

表1 乗合バス事業における規制の変化

	緩和前	改正後
参入 需給調整 廃止	路線免許 有り 許可	事業者許可 無し 6ヶ月前届出 地域協議会の設置
運送引受義務	有り	無し
運賃 運賃変更命令	認可 有り	上限認可（上限内事前届出） 有り

表2 「地方バス路線維持費補助制度」による乗合バス維持制度

	要件	補助率	備考
第2種生活路線	乗車密度5人以上15人以下	国 1/2 都道府県 1/2	1日の運行回数 10回以下
第3種生活路線	乗車密度5人未満	国 1/4 都道府県 1/4 市町村 1/2	3年間に限り補助 (同一市町村を運行 する路線は2年間)
車両購入費補助	第2種生活路線を運行 するバス車両の代替	国 1/2 都道府県 1/2	

助による路線維持が厳しくなると、国も路線維持へ関与を深めるようになった。昭和47年度以降、我が国のバス路線維持で大きな役割を担ったのは「地方バス路線維持費補助制度」である（表2参照）。これは、都道府県が生活路線に指定した路線を対象に、国が補助を行う制度である。都道府県が指定する生活路線を対象に、平均乗車密度を主たる基準に第2種生活路線、第3種生活路線を選定し、欠損補助が行われてきた¹⁾。

しかし新制度では、国の補助対象路線は広域的、幹線的路線で条件に適合する路線に限定されることになった（表3参照）。この結果、平成12年度と平成15年度を比較すると、平成12年度に補助対象の生活路線が4342系統（第2種生活路線3190系統、第3種生活路線1152系統）存在していたのに対し、平成15年度には生活路線維持費補助制度（国庫補助）の対象路線は1860系統と半分以下に減少した²⁾。新制度では、従来の第3種生活路線を中心に、多くの路線が国の補助対象から外れることになり、補助対象から外れた路線については、県や市町村が路線維持に責任を負うこととなった。著者らの調査によると、制度変更により47都道府県のうち、41道府県で路線運行を維持するため何らかの補助制度（県単補助）が設けられている（表4参照³⁾）。民間バスまたは市町村バスを対象とする路線維持の補助制度が存在しない自治体は6都道府県のみ（千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、高知県、福岡県）であり、その多くは大都市周辺の自治体である。相対的に制度の必要性が低い地域と言える。補助制度を設けている自治体では、補助率は多くの場合、国に準拠した欠損額の1/2補助が多い。補助対象路線は、同一市内路線を対象に含めたり、路線長や利用者数、運行回数について、国の補助要件を若干緩和する事例が多数を占める。

表 3 平成 14 年度以降の乗合バス維持費補助制度

要件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的路線（複数市町村にまたがる 10km 以上の路線） ・ 幹線的路線（一定の乗車量で県庁所在地、広域行政圏の中心都市にアクセスする路線） ・ 運行回数が 3 回以上で 1 日キロあたり輸送量が 15 人以上 150 人以下の路線 ・ 県の作成する計画に基づき補助が実施される路線（地域協議会で対策路線として認定）
補助率	国 1/2 県 1/2

表 4 県単補助制度の状況

	該当都府県
民間バス（4 条路線）に対する運行費補助制度がない地域	福島, 新潟, 茨城, 千葉, 東京, 神奈川, 滋賀, 大阪, 奈良, 和歌山, 高知, 福岡, 鹿児島 (13 都府県)
市町村バス（80 条, 21 条路線）に対する運行費補助制度がない地域	岩手, 千葉, 東京, 神奈川, 大阪, 兵庫, 高知, 福岡 (8 都府県)

注：□は、民間バス、市町村バス共に補助制度が存在しない都府県
青木・田邊（2005）による

規制緩和により、路線維持の仕組みは内部補助から外部補助へ変更になると共に、路線維持の責任の多くは自治体が担うことになったと言える。

3. 地方における乗合バスの位置づけ

分析に入る前に、地方における乗合バスの位置づけについて、簡単に触れておきたい。地方都市における乗合バスの位置づけは、地域内の比較的近距离移動に利用する手段という側面が強い。東京など大都市圏で主要公共交通機関の地位を占める鉄道は、歴史的経緯や都市圏が小さいという理由もあり、地方圏では比較的長距離の都市間移動に利用される交通手段である。

例えば、平成 4 年 10 月に実施された全国パーソントリップ調査では、鉄道は大都市圏かつ人口規模の大きい都市ほど利用されている（図 1 参照）。同調査によると、3 大都市圏で人口 100 万人以上の都市では、平日の利用交通手段として鉄道が 26.9% 利用されるのに対し、バスは 4.3%、自動車の利用は 23.8% である一方、3 大都市圏でも人口 30 万人未満の都市では、鉄道の比率は 16.7%、バスが 2.0%、自動車が 39.7% と、鉄道とバスの比率が低下し、自動車が増加している。地方都市では、100 万人以上の都市でも鉄道の利用は 8.3% であり、バスが 8.1%、自動車が 42.2% を占めていた。人口が 10 万人以上 30 万人未満の地方都市では、鉄道が 2.6% に減少し、バスが 4.2%、自動車が 51.9% であった⁴⁾。地方都市における公共交通機関としては、鉄道より乗合バスが大きな役割を担っていると言える。

また、全国的傾向として乗合バスを含む公共交通利用者数は減少しているが、これは特に

規制緩和後の地域交通ネットワークにおけるバス交通の現状

図1 都市規模別の平日交通手段（H4年度）

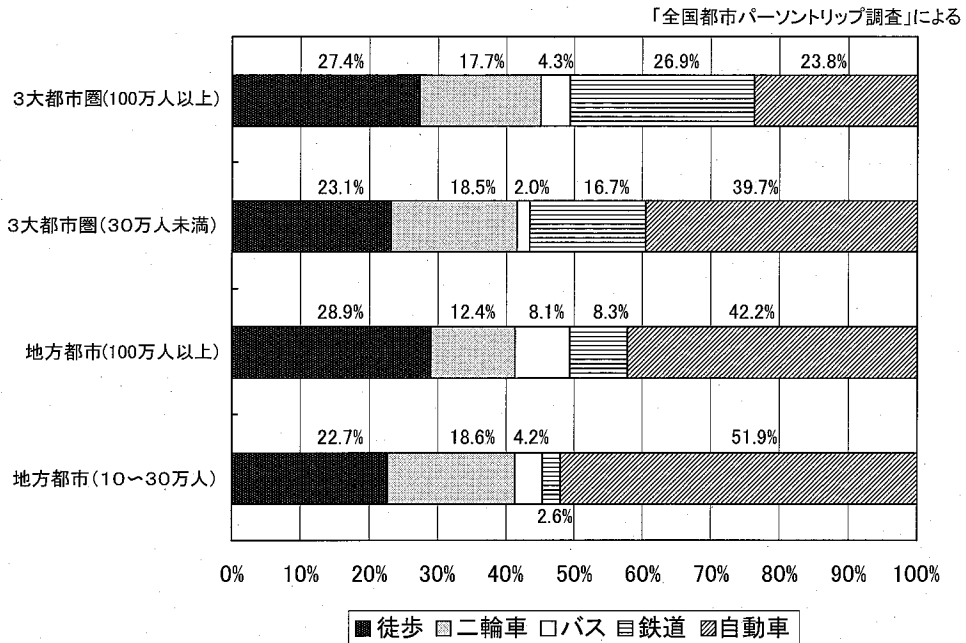


表5 富山県における通勤・通学の交通手段

(単位：%)

		徒歩	鉄道	乗合バス	自家用バス	自家用車	自転車	タクシー等	不明
S55	全体	12.8	11.5	8.9	4.0	43.0	20.5	1.0	2.4
	市内就業	18.5	5.7	8.4	3.4	37.7	24.9	1.0	1.9
	市外就業	0.5	24.3	10.1	5.3	24.6	10.7	0.9	3.3
H2	全体	8.5	9.3	5.3	2.2	60.0	20.3	0.2	0.9
	市内就業	13.0	4.3	4.9	2.0	53.9	24.3	0.2	0.8
	市外就業	0.3	18.6	5.8	2.6	71.4	13.1	0.1	1.1
H12	全体	5.8	6.6	2.6	1.0	73.9	13.8	0.1	1.0
	市内就業	9.4	3.1	2.5	0.9	67.9	17.5	0.2	1.1
	市外就業	0.1	12.2	2.7	1.2	83.3	8.0	0.1	1.0

注：複数の交通手段を利用している場合があるため、比率は100%にならない。

【国勢調査】をもとに作成

都市規模の小さい都市ほど顕著である。この結果、地方都市では公共交通機関の役割そのものが、限定的になってきている。別の調査であるが、都市規模と自家用車保有台数や、自家用車保有台数と公共交通利用の間に負の相関があることも明らかである⁵⁾。

また5節で取り上げる富山県の状況を、国勢調査結果の就業者の利用交通手段から見ても、同様の結論に達する。同調査では、就業先が自宅近辺にある市内就業者と相対的に遠距離な市外就業者で、利用交通手段に差異が生じている（表5参照）。市外就業者では、乗合バス利

用に比べ鉄道利用が圧倒的に多い。一方、市内就業者については、平成 12 年度は乗合バス利用者の減少を反映し異なる結果だが、利用交通手段として鉄道と乗合バスを比較すると、乗合バス利用が多くなる傾向にある。乗合バスの比率は、時代が進むにつれ低下する一方、自家用車の利用が増えていることも表から読み取れる。通勤・通学の手段としての乗合バスの利用は、その多くが自家用車に移転したと考えられる。

乗合バスの利用者数が減少した要因としては、運転免許人口や自動車保有台数の増加が一義的に考えられる。最近では女性や高齢者の運転免許者数が増加しており、これも大きな要因であろう。一方、少子化による若年人口の減少により、高校生をはじめとする通学生の利用は減少している。このような環境変化に対し、バス会社の側でニーズにあったサービスを提供できなかったことも、一因と考えられる。この結果、多くの地域でバスなどの公共交通機関の利用者は、運転免許を保有しない学生や高齢者が主体となった。さらに高齢者においては、その多くは運転免許を保有しており、日常的な移動では自動車を利用している。乗合バスを利用する人は、高齢者の中でも少数派である。

4. 規制緩和後の乗合バスの全国的状況

本節では、乗合バス事業における近年の傾向を概観する。乗合バス免許キロ、走行キロ、輸送人員の変化を平成 2 年度から平成 14 年度まででみると（表 6 参照）、同期間に輸送人員が 30.7% 減少（毎年約 3% 減少）する一方、免許キロは 16.9% の増加を示した。走行キロについては 2.9% の減少に留まっている。免許キロの増加については、分社化が進められたことや高速バスの発展等を考慮する必要もあるが⁶⁾、最近約 10 年間についても路線の多くはほぼ維持されていると考えられよう。一方、走行キロは減少しており、輸送人員の減少を反映し、運行頻度が低下する傾向にある。規制緩和後の変化に関しては、まだデータが少ないため確定的なことは言えないが、規制緩和後の平成 13 年度、14 年度のデータについても輸送人員の減少傾向に大きな変化は生じていない一方、免許キロや走行キロについては増加傾向にある。このため現時点では、全国的傾向として規制緩和により大規模に路線が廃止されているとは言い難い。全国データには首都圏、中京圏、京阪神圏という 3 大都市圏の数値が含まれるため、これら 3 大都市圏を除いた地方における乗合バス状況についても計算した（表 7 参照）。3 大都市圏以外の地方のデータについても、輸送人員については平成 2 年度以降 14 年度までに 38.1% という大幅減少を記録したが、走行キロの減少は 1.2% にすぎず、免許キロに至っては 16.5% 増加している。規制緩和後の平成 13 年度、14 年度については免許キロ、走行キロ共に対前年度比で増加している。このため、地方においても規制緩和により路線が大幅に廃止されているとは言い難い。規制緩和からあまり時間が経過していない点に留意する必要があるが、輸送データから規制緩和による路線廃止は確認できなかった。ただし利用者の減少

規制緩和後の地域交通ネットワークにおけるバス交通の現状

表6 乗合バス輸送状況

	事業者数 社	対前年度比 %	車両数 台	対前年度比 %	免許キロ km	対前年度比 %	総走行キロ 千km	対前年度比 %
平成元	372		65,278		258,488		3,000,772	
2	377	1.34	64,972	△ 0.47	282,7841	9.42	3,038,390	1.25
3	390	3.45	64,469	△ 0.77	293,701	3.84	3,039,816	0.05
4	393	0.77	63,859	△ 0.95	296,414	0.92	3,018,431	△ 0.70
5	398	1.27	63,263	△ 0.93	299,700	1.11	2,992,589	△ 0.86
6	405	1.76	62,568	△ 1.10	297,576	△ 0.71	2,969,970	△ 0.76
7	404	△ 0.25	61,861	△ 1.13	298,886	0.44	2,955,635	△ 0.48
8	404	0.00	61,171	△ 1.12	296,140	△ 0.92	2,935,727	△ 0.67
9	406	0.50	60,354	△ 1.34	298,054	0.65	2,916,750	△ 0.65
10	414	1.97	59,426	△ 1.54	297,998	△ 0.02	2,904,569	△ 0.42
11	430	3.86	58,689	△ 1.24	300,368	0.80	2,900,487	△ 0.14
12	444	3.26	68,348	16.46	304,931	1.52	2,896,959	△ 0.12
13	450	1.35	58,273	△ 14.74	314,376	3.10	2,924,444	0.95
14	485	7.78	58,909	1.09	330,465	5.12	2,951,699	0.93

上表の続き

	輸送人員 千人	対前年度比 %	営業収入 百万円	対前年度比 %	乗車密度 人	対前年度比 %
平成元	6,552,089		1,156,362		12.0	
2	6,500,489	△ 0.79	1,193,909	3.25	12.1	0.83
3	6,496,094	△ 0.07	1,216,663	1.91	12.5	3.31
4	6,358,294	△ 2.12	1,233,184	1.36	12.5	0.00
5	6,159,844	△ 3.12	1,216,118	△ 1.38	12.1	△ 3.20
6	5,938,505	△ 3.59	1,205,256	△ 0.89	11.7	△ 3.31
7	5,756,231	△ 3.07	1,189,332	△ 1.32	11.3	△ 3.42
8	5,599,617	△ 2.72	1,170,042	△ 1.62	11.0	△ 2.65
9	5,399,848	△ 3.57	1,133,086	△ 3.16	10.7	△ 2.73
10	5,171,516	△ 4.23	1,109,413	△ 2.09	10.6	△ 0.93
11	4,937,130	△ 4.53	1,069,592	△ 3.59	10.1	△ 4.72
12	4,803,040	△ 2.72	1,050,944	△ 1.74	10.1	0.00
13	4,633,010	△ 3.54	1,020,818	△ 2.87	10.1	0.00
14	4,502,726	△ 2.81	993,981	△ 2.63	10.4	2.97

「日本のバス事業」による

が続いているため、今後もこれまで通り路線が維持されるかは、議論の余地がある。

規制緩和に伴い期待されたバス事業への新規参入は、まだそれほど多くない。平成16年3月末現在で、全国で25事例のみであり、このうち過疎地域のローカル輸送への参入は5事例にすぎない（表8参照）。

5. 富山県における状況

規制緩和により乗合バス事業についても、制度上、バス会社や自治体の自由度が従来より

表 7 3大都市圏を除く乗合バスの輸送状況

	免許キロ km	対前年度比 %	走行キロ 千 km	対前年度比 %	輸送人員 千人	対前年度比 %
昭和 60	152,228.2	-	1,857,544	-	3,421,182	-
平成 2	2,257,638.5	69.24	2,099,658	13.03	2,895,655	△ 15.36
3	268,305.6	4.14	2,091,190	△ 0.40	2,837,496	△ 2.01
4	270,927.2	0.98	2,071,098	△ 0.96	2,757,374	△ 2.82
5	274,086.5	1.17	2,051,071	△ 0.97	2,619,375	△ 5.00
6	271,717.7	△ 0.86	2,038,845	△ 0.60	2,553,325	△ 2.52
7	272,808.4	0.40	2,017,852	△ 1.03	2,417,928	△ 5.30
8	270,154.0	△ 0.97	2,004,725	△ 0.65	2,347,731	△ 2.90
9	271,690.8	0.57	1,998,021	△ 0.33	2,236,203	△ 4.75
10	271,592.3	△ 0.04	1,997,313	△ 0.04	2,118,705	△ 5.25
11	273,686.0	0.77	1,994,408	△ 0.15	2,011,041	△ 5.08
12	277,447.0	1.37	1,998,499	0.21	1,961,681	△ 2.45
13	286,205.1	3.16	2,028,601	1.51	1,868,967	△ 4.73
14	300,343.0	4.94	2,074,369	2.26	1,792,999	△ 4.06

「日本のバス事業」「都市交通年報」より作成

表 8 乗合バス事業への新規参入状況

(平成 16 年 3 月末現在)

	都市バス	過疎バス	その他
内 訳	8 (関東) 1 (東北) 2 (近畿)	2 (関東) 1 (東北) 1 (中部) 1 (中国)	高速バス (5) 新幹線アクセス (1) 深夜急行 (1) 観光 (1) 空港リムジン (1)
合 計	11	5	9

「日本のバス事業」による

大きくなってきている。一方、バス会社や自治体の対応の違いを反映して、規制緩和後はこれまで以上に地域差が大きく表れると考えられる。本節では、自動車保有率が全国有数の北陸地方・富山県を例に、規制緩和後の状況を詳細に検討する。今後も地方を中心に高い自家用車保有が続くと予想されるため、富山県における状況は、将来への1つの示唆を示すと考える。

(1) 富山県の交通状況

富山県は、平成 14 年度の世帯あたり自動車保有台数が 1.71 台と全国 2 位の県である。ちなみに同年の 1 位は 1.72 台の福井県であり、石川県も全国 10 位(1.50 台)に位置している。全国平均は 1.10 台であり、北陸地方は自動車の普及度が高い地域である。また高齢者の免許保有率も 38.1%(95,189 人)と、全国平均 (36.2% : 8,791,045 人)に比べ高くなっている。

次いで県内の移動パターンを見る。平成 11 年 11 月から 12 月にかけて行われた富山高岡広

図2 富山県における代表的交通手段

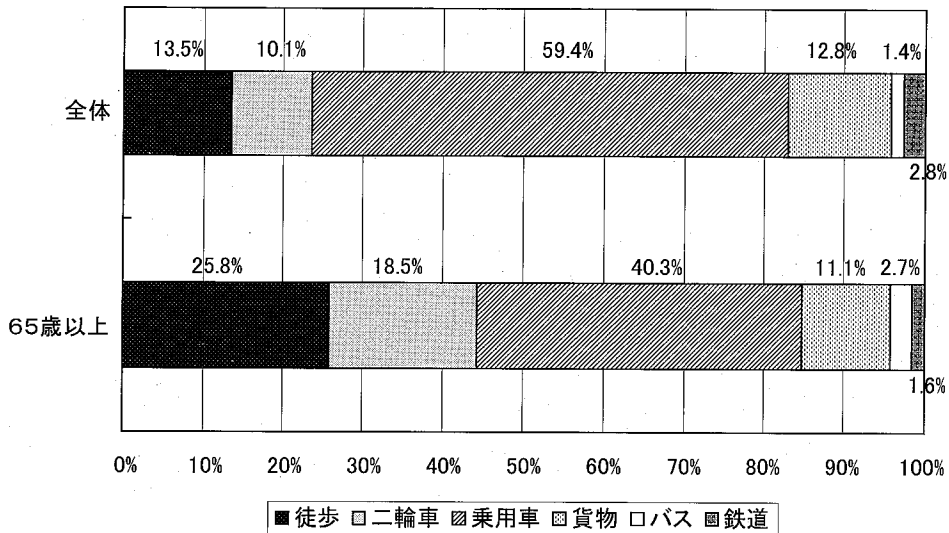
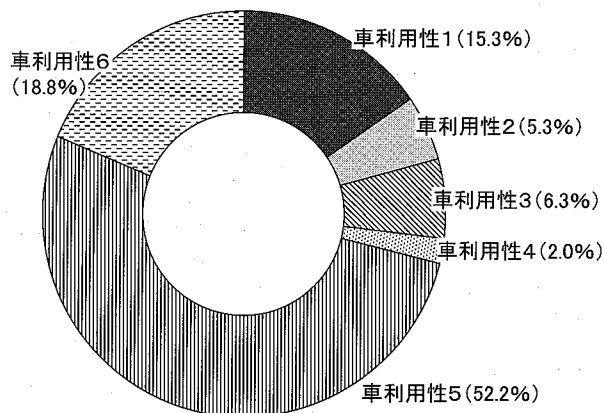


図3 路線バス等利用者の車利用特性



- 車利用性1: ほぼ自分専用の自動車がある・自動車運転免許保有
- 車利用性2: 家族共用の自動車がある・自動車運転免許保有
- 車利用性3: 世帯に所有自動車はあるが自由に使えない・自動車免許保有
- 車利用性4: 世帯に所有自動車はない・自動車免許保有
- 車利用性5: 世帯に所有自動車がある・自動車免許なし
- 車利用性6: 世帯に所有自動車はない・自動車免許なし

図2, 図3: 「富山高岡広域都市圏第2回パーソントリップ調査」による

域都市圏のパーソントリップ調査によると、総トリップ数の59.4%が乗用車で占められており、バスは1.4%、鉄道は2.8%であった(図2参照)。65歳以上の高齢者についてもバスや鉄道(公共交通機関)の利用は総トリップの4.3%に過ぎず、移動の大部分は乗用車が占めている(40.3%)。また同調査から乗合バス利用者の特性を見ると、運転免許を持たない人(71.0%)がバス利用者の圧倒的多数を占めている。逆に、運転免許と自動車を保有(自動車

表 9 富山県内における乗合バスの状況

	免許キロ	%	総走行キロ	%	輸送人員	%
昭和 60	2019.7		22,175,713		40,369,552	
平成 2	2761.0	36.7	20,906,370	-5.7	30,450,095	-24.6
7	3085.9	11.8	17,656,533	-15.5	22,218,241	-27.0
8	2945.7	-4.5	17,231,599	-2.4	19,911,585	-10.4
9	2979.2	1.1	16,638,509	-3.4	17,972,885	-9.7
10	2968.3	-0.4	15,696,568	-5.7	16,024,676	-10.8
11	2929.0	-1.3	15,106,939	-3.8	14,606,291	-8.9
12	2929.4	0.0	14,398,675	-4.7	13,422,988	-8.1
13	2885.1	-1.5	12,560,617	-12.8	11,972,086	-10.8
14	2726.2	-5.5	12,220,083	-2.7	11,548,558	-3.5

「富山県統計年鑑」による

を自分で専用および共用する人)する人で、乗合バスを利用するのは 20.6%のみであった。公共交通機関の主たる利用者は、運転免許や自動車を保有しない人たちと考えられる。高齢者でも多くの人が乗用車を利用していることを勘案すると、高齢者イコール交通弱者とはもはや言えなくなっている。

(2) 規制緩和後のバス路線の状況：

規制緩和後の乗合バスの状況は、利用者の大幅減少を反映し、富山県においては全国的傾向より多少厳しくなっている(表9参照)。規制緩和直前の平成12年度と直後の平成14年度の免許キロ比較では約7%の減少であり、平成12年度以降の廃止路線数は合計12路線であった。総走行キロは同期間の比較で約15%減少している。一方、輸送人員については規制緩和以前から減少傾向が続いており、平成7年度以降、毎年10%程度減少している。平成14年度は対前年度比-3.5%と減小幅は縮小したが、これは利用者数がほぼ底に達した結果であろう。富山県内の状況をまとめると、輸送人員は規制緩和以前から年々大幅な減少を示しており、その結果、路線自体はまだ何とか維持されているものの、運行本数の削減が続いていると言える。特に規制緩和直後に運行本数の大幅な減便が行われている。減便は、これまで幹線と考えられていた路線や人口密度が相対的に高い都市内の路線にもおよんでいる。

県内の状況をもう少し詳細に観察するため、県内第2位の人口規模を持つ高岡市を中心に、富山県西部に路線ネットワークを持つ加越能鉄道のバス運行本数を、平成2年度と15年度で比較しよう。平成15年度には、平成2年度と比較し運行回数がほぼ半減している上、高岡から石動、砺波、大門方面に向かう幹線系統でも大幅な減便が行われている(表10参照)。石動方面は、平成2年度に一日平均56便運行されていたが、平成15年度には18便まで削減された。この結果、路線維持は過疎地域だけの問題でなくなっており、利便性が非常に悪い地域が県内各地に生じている。利用者の減少と運行本数削減の背景には、少子高齢化による若年人口の減少と自家用車の普及という環境変化が大きく影響していると考えられる。地域の

表 10 富山県西部におけるバス運行状況 (加越能バス)

年度	路線数	運行回数 (1日平均)	方面別運行回数内訳 (1日平均)								利用者数 (千人)		
			石動	氷見 (守山)	氷見 (伏木)	新湊	砺波	大門	佐加野	市内バス	市内バス	佐加野	大門
昭和60年度	58	565	58.5	69	84	16	83	49.5	34	171	9166		
平成2年度	62	412	56	58.5	88	11	50	36	33	79.5	6060		
3	61	396	52	56.5	86.5	17	58	32	39.5	54.5	5616		
4	62	393	44	57.5	87	9	59.5	34	40.5	61.5	5434		
5	58	361.5	32.5	57.5	85	12.5	60	36.5	39	38.5	5182		
6	58	354	31.5	56.5	85	12.5	56.5	32	39	41	4752		
7	57	346.5	28.5	55.5	83	8	55	32	39	45.5	4405		
8	66	346.5	28.5	50.5	80	7.5	53.5	30	38	58.5	4070		
9	62	334.5	31	44.5	65	7	55	29	39	64	3614		
10	61	329	28	44.5	64	7	50	28	65	72.5	3222		
11	61	315.5	27.5	44.5	63.5	6	46.5	24	33	70	2912		
12	60	296	26	44.5	63.5	6	45	23	32.5	55.5	2632		
13	58	315	20	44.5	63.5	5	38	21	41.5	81.5	2402		
14	56	293	18	46.5	60	5	41.5	21	33	68	2485		
15	59	278	18	46.5	60	-	29.5	21	33	70	2350		

『高岡市市政概要・統計書』による

バス会社の対応によっては、同様の事態が、今後富山県以外の各地で生じる可能性もある⁷⁾。

県内での乗合バス新規参入は、現在のところ新湊市に本社のある海王交通 1 社のみである。

民間バスによるサービス維持が厳しくなった地域においては、コミュニティバスという名前の公営バスによる路線維持が広く行われている。平成 16 年現在、公営バス、コミュニティバスの運行は 16 市町村 94 系統で実施されている。ただし利用者数の減少を反映し、各市町村共に収支状況は厳しく、収支率は県内平均で 20.5% にすぎず、多くの市町村が 20% 台かそれ以下となっている。平成 12 年度と比較すると、系統数は 58 系統から 94 系統へと 1.6 倍に増加している反面、収支率は 26.8% から 20.5% へ低下した。公営バスの担い手である市町村の財政状況の厳しさを勘案すると、民間バスの代替手段として公営バスを拡充するにも限界がある⁸⁾。ただし規制緩和による新規参入の可能性を受け、コミュニティバスの運行委託費が低下した例や、運行にあたり福祉バスの運行を取りやめ統合するなど、効率性向上に向けた取り組みも始まっている。

小矢部市や氷見市、朝日町のように、スクールバスの混乗や間合い利用で運行を行っている事例や、魚津市の郊外路線でジャンボタクシーの利用を試みるなど、公営バスの効率性改善を目指した取り組みも、全国各地と同様に行われている。しかしスクールバスの利用に当たっては、学校の登下校時間や学校行事の影響を受けるため、導入可能な地域や範囲が限定されるという問題がある。また、ジャンボタクシーの利用は、利用者の増加により積み残しを発生させるという問題を抱えている。

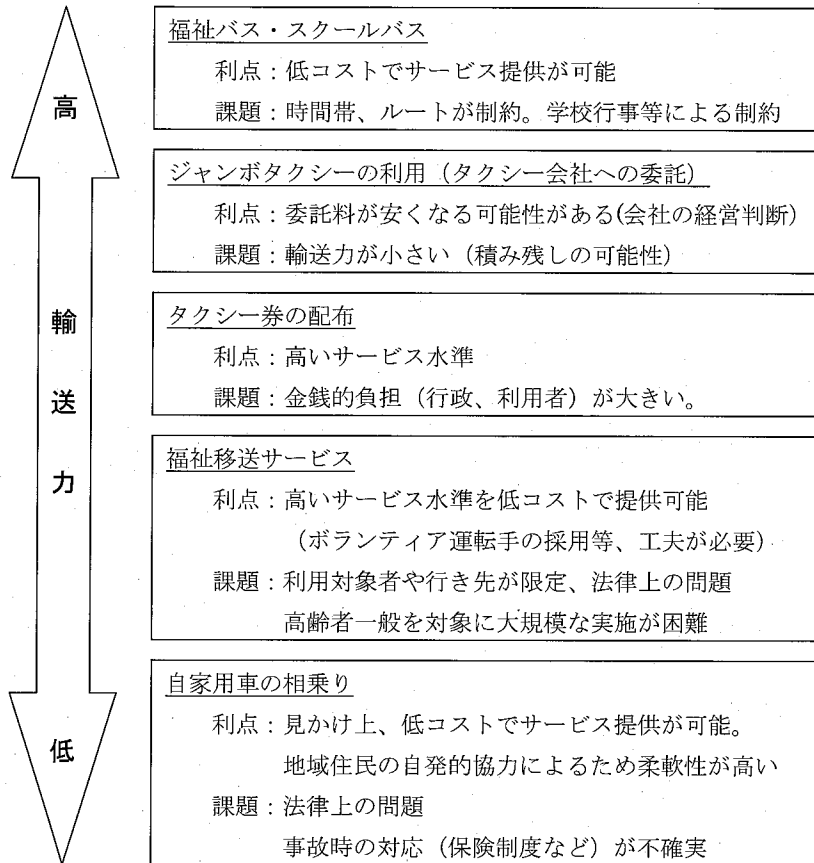
交通弱者を対象とする乗合バス以外の移動手段としては、福祉目的の移送サービス等の利用も考えられる。現在、県内 27 市町村でサービスが提供されており、ボランティア運転手による運行を行うことで、人件費負担を大幅に削減できるなどのメリットもある⁹⁾。しかし利用が車いす利用者にはほぼ限定されており、一般的な高齢者の移動手段とは言いにくい。利用対象者の大幅な拡大も物理的に困難であると考ええる。移送サービスの多くは、対象者や対象施設が限定されていることもあり、利用実績も低水準に留まっている。

乗合バス事業については、規制緩和以前から利用者の減少傾向が見られ、それに応じた対応策が数多く試みられてきた。交通サービスの提供手段としては、乗合バス以外にもいくつかの方法が考えられる(図 4 参照)¹⁰⁾。規制緩和後はこれまで以上に、乗合バス以外の対応策についても柔軟に対応可能となろう。一方、これまでの経験から乗合バス以外の対応策についても、課題や限界が明らかになっている。交通弱者の移動手段の提供という意味では、様々なモードの中で、条件やニーズにあった最適なモードを選択することが肝要であろう。

6. 規制緩和後の地域交通における課題

平成 14 年 2 月から始まった我が国の乗合バス事業における規制緩和は、事業への参入や撤

図4 乗合バスに代わる輸送方法の一例



退、運賃決定の自由度を高め、企業の創意工夫が働く余地を大きくした。規制緩和は、乗合バスの撤退を容易にした一面もあるが、新規の乗合バス会社の参入や乗合バスに代わる新たなモードでのサービス提供を容易にする可能性も持っている。

自家用車利用が高い比率を占める地方では、公共交通機関の利用比率そのものが低い上、高齢者といえども、必ずしも公共交通を利用するわけではない。ただし少数派とはいえ、公共交通に頼らずを得ない交通弱者にとり、何らかの交通手段の確保は絶対に必要である。民間バス会社による路線維持が困難な場合には、補助や自治体による直接的なサービス提供が求められよう。

乗合バスの輸送データからは、規制緩和以前から利用者の減少が続いていたが、制度改正を契機に地方において、バス路線の廃止が増加しているとは言えないことが示された。ただし走行キロについては減少傾向が見られ、一部の地域ではかなり明確な形で、運行回数が削減されている。利用者の減少が今後も続けば、規制緩和により退出が容易になったこともあり、全国各地で既存バス会社による路線廃止や減便が行われる可能性もある。一方、規制緩

和からまだ日が浅いこともあり、新規参入業者はそれほど多くない。コミュニティバスの展開や乗合タクシーの利用、ダイヤモンド型サービスの導入など、従来の乗合バスに代わるサービスも各種登場しており、各地で導入事例も見られる。しかし、それぞれ一長一短があり、万能薬にはなっていない。もちろん、新規参入や参入可能性を受けて運賃委託料が低下した例や、乗合バス以外のモードを導入しやすくなるなど、変化の芽も出てきている。今後は、地域や自治体の協力の下、規制緩和の成果をプラスの方向に育てていくことが必要であろう。

謝辞：本稿は、平成17年3月12日に日本学術会議経済政策研究連絡委員会および中央大学経済研究所の主催で行われた公開研究会（統一テーマ「地域ネットワークと競争および政策課題」）での筆者の報告に、加筆・修正を加えたものです。報告の機会を与えていただいた中央大学の塩見英治教授、討論者を引き受けていただいた東京海洋大学の寺田一薫教授をはじめとする諸先生方に、記して感謝の意を表します。

注 _____

- 1) これ以外に車両購入費に関する補助等も行われていた。
- 2) (社)日本バス協会編(2004)による。
- 3) 県単補助制度の詳細については、青木・田邊(2005)を参照のこと。
- 4) 詳細については、第2回全国都市パーソントリップ調査による。
- 5) 藤井弥太郎監修(2001) pp.252-256を参照のこと。
- 6) 既存路線を分社子会社に移管する場合、一部区間で親会社の路線が残されていると、親会社と子会社で重複して免許を受ける区間が存在するため、見かけ上、免許キロが増加することがある。また高速バスの発達は、昭和60年度から平成2年度にかけて免許キロが大幅に増加した一因と考えられる。
- 7) 利用者減少が路線廃止や運行本数削減につながるかどうかは、バス会社の対応に依存する面も大きい。例えば隣接する石川県では、北陸鉄道グループが分社化に早くから取り組んでいたこともあり、利用者数は減少しているにもかかわらず、営業キロや走行キロの大幅な減少は生じていない。このように北陸地方という地域内においても、異なる状況が生じている。北陸鉄道グループの分社化と路線維持策については、青木(2004) pp.31-40を参照のこと。
- 8) 富山県内の市町村の財政力指数は、平成12年度から14年度の3ヶ年平均で、「市」で0.622、「町村」で0.411、県内全体で0.465となっている。また経常収支比率についても、ほぼ全ての自治体で財政の弾力が失われるとされる基準値に達しており、厳しい状況下にある。
- 9) 例えば富山県の場合、福祉移送サービスでボランティア運転手を採用するかどうかで、輸送1回あたりの費用に2倍以上の差が生じている。富山県内の福祉移送サービスについての詳細は、青木(2003)を参照のこと。
- 10) 各地での取り組み事例については、鈴木(2001a)(2001b)などに詳しい。本文中では取り上げなかったが、車椅子利用者や障害者を対象に外出支援の一環としてタクシー券の配布を行っている事例は、富山県内では高岡市、新湊市、立山町、宇奈月町、入善町、大島町、福野町で行われている(平成16年度)。高齢者一般にタクシー券配布を行っている事例としては、群馬県館林市や長野県大町市などで採用されている(早川(2004)を参照のこと)。また自家用車の相乗り

規制緩和後の地域交通ネットワークにおけるバス交通の現状

については、構造改革特別区域の指定を受け行われた徳島県上勝町を皮切りに、2004年4月からは全国で認められている（早川（2005）などを参照のこと）。

- 11) 県単補助制度の中には、福井県や鳥取県など、福祉バスや乗合タクシーなどを補助対象に含んだ制度もある。

参考文献

- ・青木 亮（2003）「福祉移送サービスにおける乗合バスサービスの代替可能性」『交通学研究 2002年研究年報』，日本交通学会
- ・青木 亮（2004）「4章 北陸地方における規制緩和時代の乗合バスの路線維持策」『規制緩和後の乗合バス市場と自治体の対応（日交研シリーズ A341）』，日本交通政策研究会
- ・青木 亮・田邊勝巳（2005）「乗合バスの県単補助制度に関する研究」（印刷中），日本交通政策研究会
- ・（財）運輸政策研究機構編『都市交通年報』（各年版），（財）運輸政策研究機構
- ・鈴木文彦（2001a）『乗合バスの現在・未来』，グランプリ出版
- ・鈴木文彦（2001b）『乗合バスの現在・未来 PART2』，グランプリ出版
- ・高岡市統計資料課編『高岡市市政概要・統計書』（各年版），高岡市
- ・（財）富山県いきいき長寿財団編（2004）『富山県市町村別在宅福祉サービスハンドブック』，（財）富山県いきいき長寿財団
- ・富山県経営企画部市町村課・富山県市町村振興協会（2004）『市町村財政の現況 平成14年版』，富山県
- ・富山県総務部統計課・富山県統計協会編『富山県統計年鑑』（各年版），富山県総務部統計課・富山県統計協会
- ・早川伸二（2004）「路線バス廃止後の高齢者タクシー券配布制度の意義と限界」『日本交通学会関東部会発表レジメ』
- ・早川伸二（2005）「ルーラルエリアにおける非在来型輸送サービスの現状と課題」『交通学研究 2004年研究年報』，日本交通学会
- ・藤井弥太郎・中条 潮編（1992）『現代交通政策』，東京大学出版会
- ・藤井弥太郎監修（2001）『自由化時代の交通政策』，東京大学出版会
- ・（社）日本バス協会編（2004）『2004年版 日本のバス事業』，全国バス事業協同組合連合会

—— 2005年7月25日受領 ——