

地域公共交通を守るために必要な次の一歩

-路線が無くなる前に、低予算でできること-

新潟大学経済学部

大串葉子

1. 公共交通の現状と課題

公共交通が利用者の減少という厳しい現実の前に、さまざまな対策を迫られていることは周知の通りである。今後の我が国の急速な人口減少とも相まって、打てる手立てを今すべて講じておかないと、多くの路線はやがて消えていくことが明白である。特に、中山間地域を抱える市町村では危機感が強く、デマンド・バスやコミュニティ・バスの運行、タクシー会社やNPOと連携して運営を委ねたり、中、小型バスへの転換を促進したりするなど、いろいろな手段を総動員して路線を維持するための懸命の努力を重ねている。比較的都市部でも、昼間と夜で違う料金体系を導入して通勤以外で使う人たちの利用を喚起したり、一定以上の回数を利用する人は割引にしたりするなど、マイカー利用からのシフトを目指して柔軟な料金体系も講じられつつある。さらに、最近では、ICカードの導入で複数の公共交通を乗り継ぐ際の料金の支払いを簡便にしたり、分かりやすい乗換案内、低床バスや乗り場でのアクセシビリティの改善、バス位置確認システムの導入やバスメールの配信を行ったりするなど、本当にさまざまな創意工夫が実行されているといっても過言ではない。

こうした試みが実施されているためか、バスの利用者は2006年に増加に転じた(図表1を参照のこと)。同じ資料では、鉄道による輸送人員も2006年に増加に転じていることが示されている。

図表1：バス輸送人員実績

(単位：百万人)

年	1980	1985	1990	1995	2000	2004	2005	2006
近年の乗車人員の推移	9,903	8,780	8,558	7,619	6,635	5,995	5,889	6,747

「第五十八回 日本統計年鑑 平成21年」より作成

そうした増加傾向は手放しで喜ぶたいところである。しかしながら、路線の多くは補助金を受けて維持しているのが現状である。乗客数など一定の条件を満たしているバス路線に対して赤字補填を行う目的で、2007年度には国庫から「生活交通路線維持費」として計約65億7,600万円が拠出されており、県や市町村も別途補助金を出して路線を維持している。鉄道事業にも、地方鉄道活性化補助金が支給されている。こうした、国や自治体による補助金という「カンフル剤」が切れたら、料金が値上がりすることは必至であり、維持できない路線がこれまで以上に続出するであろう。国や自治体の累積赤字が危機的状況にあると叫ばれる現在、これ以上予算をかけないで路線の維持のため遂行できる政策や運営方法にはどのようなものがあるのだろうか。

2. 次の一歩

以下は、2008年度の新潟県バス補助制度改善研究会で出された提言をもとに、低予算で効果的に実行するために考えた「次の一歩」のための5つの提案である。部分的には、「先進自治体」ですでに実施されている。

- ほとんどの人は、行政が補助金を支出してバス路線を維持していることを知らないで、市町村は路線ごとに収支状況や補助金の額を住民に開示して、地域で路線を維持する取組みを進める必要がある。
 - 限られた予算でどこをどう維持していくのかについて地域住民と情報を共有し、より利便性の高い路線やダイヤを構築する（わが「路線」意識の向上にも役立つ）。
- バスの利用者数に応じた適切な大きさの車両が運行されていない場合があるので、市町村とバス事業者は情報を共有するとともに、地域にある車両を効率的に活用することなどが必要である。
 - 需要に見合ったサイズのバスや公的な車両を、近隣地域で融通しながら利用する。
- 公共交通の活性化のために、補助制度改正にあたっては、収支改善状況に応じて補助率が高くなるインセンティブなどが必要である。
 - 収支が改善すると補助金が切られるような制度設計では、改善への意欲がわからない。改善しないところの予算を削り、改善したところへまわすなどの制度設計を行う。
- 普段、公共交通を利用しない人からも、サービスがなくなると高齢者や学生など地域に住む人たちが困る（そして、自分も実際利用する立場になって困ることに気付く）と認識してもらう。
 - 住民一人一人が積極的に公共交通を利用することで、補助金を別の予算にも回せることを改めて認識してもらう。
- 職員数が少なく、公共交通に専任の担当を置くことができないような小規模な市町村では、公共交通に関する国や県の助成情報の取得や、効果的な政策運営のノウハウの蓄積が困難である。補助金のみならず、そうした自治体に役に立つようなデータベースの公開や人材の派遣制度の創設が肝要である。
 - 利用しやすいデータベースの構築やソフトウェアの配布、スペシャリストを育成してアドバイザとして派遣するなど、情報・人材を地域の枠を超えて横断的に生かす仕組みを作成する。

3. その他の試み

他にも、公共交通の利用を促すため、鉄道駅の近くやバス停のそばにある大型店舗等と協力してパークアンドライド方式を推進する面白い試みがある。ここでは、新潟市の実施している社会実験を紹介しよう。その仕組みは、まず、①店舗（この場合、イオン）の駐車場に一定時間無料で車を停めるスペースを確保してもらう。そして、②市街の中心地へマイカー通勤している人を対象に、一定時間、そのスペースに車を駐車するための料金として、毎月6,000円のイオン商品券をご購入してもらうのである。お店は通勤の途中で立ち寄ってもらう機会を増やすことで売り上げを伸ばすことができるし、利用者も商品券を使うことで駐車料金を無料にすることが可能になる。店側と利用者の両方にwin-winの関係を構築することで、結果として公共交通の利用を促すのである。この方法は、③新たな駐車場の設置やその管理などのための設備投資を必要としないため、行政にとってもポスターでの周知など、非常に安いコストで実行が可能である。まさに、「三方一両得」の知恵と言えるのではないだろうか。（http://www.city.niigata.jp/info/kotsu/aeon-p-and-r/H22_invitation.html）。

4. 最後に

最近、帰省をしたら、バスの本数が半分になっていた。当然のように享受していた利便性が失われ、驚くとともに、悔むことしきりであった。「もう少し早く分かっていたら、何か出来たかも・・・」。失われて初めて実感するその有難さ。しかし失われてからではもう遅いのである。全国の路線で今同じようなことが起きつつある。もう残された時間は少ない。急いで知恵を結集して、もっと便利で安い公共交通の仕組みを構築するための、次の一步の早期実現が心から望まれる。