

公共交通に対する住民意識とこれからの課題

—松江市におけるアンケート結果をもとに—

飯野 公 央*

The citizen consciousness and future problem to the public traffic:
Based on the questionnaire result in Matsue City

Kimio IINO

キーワード：公共交通，バス，住民意識

はじめに

2002年2月の『改正道路運送法』の施行にともない、乗合バス事業においても需給調整規則の撤廃によって、事業者の参入と退出が原則自由化された。こうした公共交通分野での規制緩和の影響は、地方都市、とりわけ周辺に中山間地や過疎地を抱える自治体にとっては深刻な問題を提起する。なぜなら市場原理の導入は、利用者の少ない不採算路線の切り捨てやサービス水準のいっそうの低下をもたらす危険性をもっている。そして、地方都市や過疎地域では、地域住民の移動手段的確保がこれまで以上に難しくなるからである。

そのため、地方都市における公共交通（主としてバスネットワーク）を維持するだけでなく、さらに利便性が高い交通ネットワークを構築し、地域における生活の質を高めるためには、これまでのような公共交通の維持とサービスの供給責任を交通事業者に任せる体制を改め、地域の行政機関や地域住民の積極

的な関与が求められることになる¹⁾。

そこで、本稿では、島根県松江市において行われた公共交通に対する市民アンケート『バスを中心とする公共交通についての住民意識調査』の結果を例に、公共交通に対する住民の意識を分析するとともに、今後、公共交通を維持発展させるために取り組まなければならない課題について検討する。

考察順序は以下の通りである。Ⅰでは、アンケート調査の概要とその結果から松江市民の公共交通に対する意識を整理する。Ⅱでは、そのアンケート結果から、特徴的な意識構造や知見を抽出し、Ⅲでは、住民の意識を背景に、今後取り組むべき課題について検討する。

Ⅰ．松江市民の公共交通に対する意識

松江市公共交通体系研究会²⁾では、2005年3月、松江市民ならびに合併が予定されている八束郡（6町1村）の住民に対してアンケート

*島根大学法文学部助教

調査を行った。本節では、そのアンケート調査の結果をもとに、松江市民が現状の公共交通（主としてバスネットワーク）に対していかなる意識を持っているのか整理する。

1. アンケート調査の背景と特徴

アンケートの概要と分析結果を示す前に、今回のアンケート調査の背景と特徴について触れておきたい。

はじめにでもふれたように、これまでのバスや鉄道といった公共交通は、「公共」といわれながらも実際には事業者（公営企業の場合もあるが多くの民間事業者）の責任においてサービスの供給が行われてきた。あたかも「公共のために事業者の責任で」といわんばかりの状況が続いていた。しかし、2002年の『改正道路運送法』は事業者に対し、参入と退出の自由を与えた。その結果、自治体ははじめて公共交通を「誰のために誰の責任で」運営するののかという根本的な問題に直面することになった。一部の自治体では、事業者が撤退した地域で自ら運行主体となってコミュニティバス³⁾を走らせるなどの取り組みがおこなわれているが、自治体財政が逼迫している現在、住民の移動手段を今後どのようにして確保していくかが大きな課題となっている。

背景の二つめは、平成の大合併にともなう行政区域の広域化である。松江市においても周辺6町1村との合併により、面積で2.4倍、人口で1.3倍の新松江市が誕生した。このよ

うに広域化した行政区域において、住民生活の融合や一体感をはかっていくためには、域内における人の流れを円滑にすることが何より求められる。ところが、住民の移動手段を保障するはずの公共交通機関は、マイカーの増加に伴う利用者の減少から危機的状況にあり、行政からの支援等により何とか運行をはかっているのが現状である。このように広域化した区域の中で、行政はどのような住民活動を支えていくのか、そのための手段として公共交通をどのように位置づけるのかといったまちづくりからの発想が求められている。

そこで、住民自らが公共交通を支える主体のひとりであるとの判断から、今回のアンケートは単なる利用促進に向けたものではなく、今後増えるであろう住民負担などの問題についても考慮し、現状の数値⁴⁾を示しながらこれからの公共交通のあり方についてアンケートを行った。

2. アンケート調査の概要

本アンケート調査は、2005年3月8日～3月30日までの期間に、郵送配布・回収方法で行った。調査対象としては、松江市ならびに合併が予定されていた八束郡6町1村の住民（ただし高校生以上）を含む166,000人の新松江市民から10,000人を層化無作為抽出法により抽出した。なお、抽出にあたり合併前の市町村別に母集団人口比で抽出数を配分している。これは居住地域による意識の差を反映させるた

表1. 地域別有効回答数・回答率

	松江市	鹿島町	高根町	美保関町	八雲村	玉湯町	宍道町	八束町	不明	住所不明・対象者不在	計
配布数 (a)	7,527	439	239	362	373	325	493	242	—	(58)	9,942
有効票数 (b)	3,296	185	125	188	194	163	233	79	119	—	4,582
回答率 (b/a)	43.8%	42.1%	52.3%	51.9%	52.0%	50.2%	47.3%	32.6%	—	—	有効回答率 46.1%

めの措置である。アンケートの回収状況は次の通りである。有効回答率は46.1%、回答者の内訳は、男性2,039人(45.0%)、女性2,489人(55.0%)であり、年齢構成は、20歳代以下が11.7%、30歳代が12.6%、40歳代が15.0%、50歳代が20.5%、60歳代が21.1%、70歳代が19.1%となっている。また地域別では表1のようになっている。年齢構成ではやや高齢者の回答率が高くなっているものの、地域別も含めバランスのとれた回答になっているものと考えられる。

質問内容は、大項目として「交通属性」「公共交通全般について」、「バス全般について」、「バス路線再編のあり方について」「運賃制度について」「バス路線の維持について」「情報提供サービス」など7つ、そしてそれぞれに小問があり、自由回答を含め34項目を設定した。

3. アンケート調査の結果

現状の公共交通に対する松江市民の意識は、表2のように整理することができる。ここでは、主要な論点についてその結果を見ておこう。

①公共交通全般について

この項目では、公共交通の必要性や今後の交通政策全般について質問している。調査の結果、市民の移動手段の確保としての公共交通の必要性については97%の住民が賛成している。ところが、そのための基本的方向として掲げた「自動車利用の抑制と公共交通優先のまちづくり」という理念に対する支持は、78%にとどまっている。さらに、今後重視すべき交通政策としては公共交通を重視するものの、自動車利用の利便性を高めるバイパスや中心市街地の道路整備をあげる声も多い。この傾向は、公共交通の利便性を高める

方策のなかで、「交通規制」「公共施設の駐車場の有料化」といった自動車利用の抑制を図る方策に対する高い不支持率としても現れている。

②バス全般について

この項目では、バス利用の実態と満足度、そして利用促進に向けた方策について質問している。

まず、バスの利用実態であるが、過去1年以内のバス利用者は、全体の64%にのぼっているが、日常的に利用している人は全体の17%にすぎない。その理由も高校生や高齢者など、他の移動手段をもたない人が中心である。つぎに満足度であるが、「バス停までの距離」、「定時制」、「運賃」、「始発便の時間」については「満足」が「不満」を上回っているが、「平日の便数」、「路線」、「鉄道との接続」、「最終便の時間」、「休日の便数」に関しては、「不満」が「満足」を上回っている。地域別で見ると、総じて旧松江市内中心部では「満足」が高く、周辺地域では低い傾向にある。年齢別では、20-50歳代の満足度が低い。利用促進策としてどのようなサービスを重視すべきかについては、「運賃の引き下げ」、「バス停の配置」、「便数の増加」、「路線の増加」、「時間短縮」などさらなる利便性の向上を求める声が多い。なお、サービスが充実しても公共交通を利用しないと回答したのは6%であった。

③路線再編について

路線の再編について優先的に考慮すべきことを問うたところ、「便数」をあげたものが最も多く、次いで「運賃」、「所要時間」、「乗り換え」の順であった。また、乗り換えの不便さを解消するための方法について尋ねたところ、「待ち時間の短縮」、「目的地までの時間の

【路線再編について】

アンケート集計結果	考 察
<p>◆バス路線の再編で優先的に考慮すべきこと1番目(1~4番の加重平均)</p> <p>①便数:40%(30%) ③所要時間:18%(23%) ②運賃:29%(26%) ④乗り換え回数:13%(21%)</p>	・路線再編については「便数」「運賃」を重視。
<p>◆乗り換えの不便さを解消するために重要なこと1番目(1~3番目加重平均)</p> <p>①乗り換えの待ち時間を短くする、接続をよくする:25%(24%) ②便数を増やす:22%(18%) ③目的地までの時間を、乗り換えをしないで行く場合より、短くする:20%(15%) ④目的地までの運賃を、乗り換えをしないで行く場合より、安くする:12%(11%)</p>	・乗り換えについては「待ち時間」「便数」「目的地までの時間」を重視。
◆バスの路線やダイヤへの住民参加(Yes:77% No:5%)	・住民参加も支持。

【運賃や高齢者割引について】

アンケート集計結果	考 察
<p>[運賃について]</p> <p>◆エリア均一運賃を導入すべきだ(Yes:82% No:4%) ◆長距離割安運賃(Yes:49% No:19%) ◆便数を増やすための運賃の値上げ(Yes:28% No:38%)</p>	・エリア運賃の拡大や長距離割引運賃は支持。 ・運賃の値上げは不支持。
<p>[高齢者割引について]</p> <p>◆高齢者補助の公費(税金)使用について</p> <p>①高齢者の運賃を割り引くために、現在と同じ程度の公費を使ってもよい:55% ②高齢者の運賃を割り引くために、現在ほど公費を使うべきではない:19% ③高齢者割引はやめて、バスの運賃を全体的に安くするために公費を使うべきだ:17%</p> <p>◆高齢者運賃割引制度について</p> <p>①全てのバスで同額の高齢者割引が受けられる制度に見直すべきだ:30% ②対象年齢をあげた上で、新しい高齢者割引制度を考え直すべきだ:29% ③全てのバスで同率の高齢者割引が受けられる制度に見直すべきだ:20% ④全てのバスで使える割引チケットを枚数限定で配布する制度に見直すべきだ:20%</p>	・高齢者割引は現在と同程度を望んでいる。 ・高齢者割引制度は「同額の制度」「新しい制度に考え直す」が同程度。

【バス路線の維持】

アンケート集計結果	考 察
<p>[バス路線廃止・自動車利用不可の場合の交通手段]</p> <p>◆バス路線廃止の際の交通手段</p> <p>①バス不可の際の自動車(自ら運転):63% ③バス不可の際のタクシー:34% ②バス不可の際の自動車(送迎):40% ④バス不可の際の自転車:26%</p> <p>◆自動車利用不可の際の交通手段</p> <p>①自動車不可の際のバス:72% ③自動車不可の際の送迎:36% ②自動車不可の際のタクシー:57% ④自動車不可の際の自転車:36%</p>	・バス路線廃止の際は、自動車、タクシーの利用が多い。 ・自動車が利用できなくなった場合は、バス、タクシーが多い。
<p>[バス路線を維持するための方法]</p> <p>◆国・県・市が公費(税金)で補助金を出す(Yes:71% No:8%) ◆バス利用者全体の運賃へ上乘せする(Yes:21% No:45%) ◆赤字バス路線利用者の運賃へ上乘せする(Yes:16% No:51%) ◆マイカー利用者にも費用の一部を負担してもらう(Yes:12% No:67%)</p>	・公費で補助することは支持しているが、運賃の値上げは不支持。
<p>[赤字のため路線廃止の意向が示された場合の対応]</p> <p>①補助金を出し、他の交通手段で代替する:37% ②新松江市が自ら公費を使って、バスを運行する:25% ③赤字を全額公費で補助し、現在のバス事業者に維持してもらう:21%</p>	・赤字路線廃止の対応としては「補助金を出して他の交通手段で代替」を支持。
<p>[バス補助金支出の認知]</p> <p>◆市営バスへの補助金支出(Yes:50% No:50%) ◆一畑バスへの補助金支出(Yes:48% No:52%)</p>	・補助金支出の認知度は、40歳代以下では半数に達していない。

【バスに関する情報提供サービスの認知】

アンケート集計結果	考 察
<p>①時刻表の無料配布:59% ④電話サービスによる情報提供:19% ②ホームページによる情報提供:23% ⑤どこでもバスブック有料販売:16% ③ぐるっとバスナビ:23%</p>	・時刻表の無料配布以外の認知度は低い。

④運賃制度について

ここでは、行政区域の拡大に伴い運賃の見直しが迫られている状況を説明した上で、運賃制度のあり方について質問している。もっとも支持をえられたのは現行の距離別運賃ではなく、「エリア均一運賃の導入」であった。また、行政区域の拡大に伴う遠距離利用者の負担増を軽減する、「長距離割安運賃」も半数近い支持をえている。しかしながら、「便数を増やすための運賃の引き上げ」については「不支持」が「支持」を上回った。つぎに、高齢者の割引制度について、公費（税金）負担の現状などの情報を提供した上で質問している。高齢者向けの割引制度のあり方に関しては55%の住民が、「現在の公費負担の程度」での存続を支持している一方で、「公費負担の引き下げ」を19%の住民が、「運賃全体の引き下げ」を17%の住民が支持している。また、具体的な割引制度に関しては、「すべてのバスで同額の制度」、「対象年齢の引き上げ」、「すべてのバスで同率」など、現行の各事業者でまちまちな制度の見直しを求めている。

⑤バス路線の維持について

ここでは、2002年度の『改正道路運送法』を受けて路線の撤退が自由化された現状を前提に、路線維持のあり方について質問している。まず、バス路線が廃止された場合の代替手段について問うたところ、63%の人が「自ら自動車の運転」を、40%が「自動車による送迎」をあげている。反対に、自動車の利用ができなくなった場合の代替手段を問うたところ、72%が「バス」を、57%が「タクシー」を選択している。バス路線の維持方法について尋ねたところ、「国・県・市が税金で補助をする」が71%と最も支持が高く、利用者への負担上乗せについては不支持が強い。ま

た、「マイカー利用者への負担」については圧倒的に不支持である。次に、赤字路線の廃止が示された場合の対応について質問したところ、「補助金を出し他の手段で代替する」が37%、「新松江市が税金でバスを運行する」が25%、「赤字を全額税金で補填し、現行バス事業者に維持してもらおう」が21%となっている。最後に、バス事業に公費（税金）が投入されていることについてどの程度認知されているかを質問したところ、市営バスに関しては「知っている」と「知らない」が半々であったのに対し、民間の一般バスについてはわずかであるが「知らない」が上回った。

Ⅱ. アンケート結果からえられた住民意識の特徴ならびに知見

本節では、アンケートの集計結果から見えてきたいくつかの特徴ならびに知見について、主要な論点ごとにまとめてみよう。

1. 公共交通優先のまちづくり

これからの公共交通のあり方として、「公共交通優先のまちづくり」という基本方針は、大方の支持をえられたと考えられるが、他方、交通政策の重点課題として、自動車利用の利便性を高めるような道路整備を上げる声も多い。つまり、住民としては公共交通の重要性も必要性も認めるが、今利用している自動車

公共交通優先のまちづくり
住民意識
①公共交通の必要性を認めている。
②「自動車交通を抑制し、公共交通を優先するまちづくり」には賛成。
③自動車を運転する人、バスを利用していない人も公共交通優先のまちづくりに賛成している。
④交通政策の優先度も (1) 公共交通充実 (2) 中心市街地の道路整備 (3) バイパス道路整備。道路整備も必要。

の利便性をさらに高めることも追求したいという現実にはなかなか相容れにくい回答をしている。その意味では、自動車利用の促進と公共交通の衰退とが密接に関係している状況を認識するだけでなく、まちづくりの視点から交通政策全般のあり方を市民も含めて検討する機会を作ることが重要なことと思われる。

2. バス利用の促進

松江市のバス利用者は、1989年に817万人であったものが、1998年には630万にまで減少した。その後2000年に一時的に820万人まで増加したものの、2003年には再び583万人まで減少している。アンケートによれば、バスの利用者は全体の67%にのぼるが、日常的にバスを利用している人は17%にすぎず、これからの人口減少を考慮に入れた場合、急激に利用者が増加するとは考えにくい。しかし他方で、サービス次第では9割が利用する意志を示していることを考えると、ある程度の利用増を図る余地は残されているといえよう。しかし、利用促進に対する住民の要求は、運賃の値下げならびにより細やかな路線の設置と便数の増加である。これらはいずれも事業

者に新たなコスト負担をもたらすものであり、事業者だけの努力では限界がある。さらに、バス利用を促進するために自動車利用に何らかの負担を求めることに対しては、バス優先レーンの設置などの緩やかな規制はまだしも、公共施設の駐車場有料化などの厳しい措置に関しては反対意見が強い。このように、松江市民の意識の中では、「公共交通の維持に関しては事業者の負担で」という意識構造を見ることができる。公共交通を支える役割は住民にもあるという意識構造をどのようにして醸成するか、大きな課題といえよう。

3. バス路線の再編

バス路線の再編で重視すべき点は、便数と運賃、そして所要時間であった。言い換えれば、住民にとって現行路線は、便数が少ない上に時間がかかり、しかも運賃が高いという、問題の多い路線として受け止められている。しかし、さいわい乗り換えに対する抵抗は必ずしも高くはない。むしろ乗り換えた方が時間の節約につながるのであれば積極的に乗り換えを受け入れる姿勢が伺える。路線やダイヤに住民参加を望む声が高いことを考慮すると、現行路線は必ずしも住民の声やニーズを反映していないということの表れとも考えられる。

バスの利用促進
住民意識
①バス利用者は減少傾向。 ②市民3人に1人は、月に1度以上バスを利用している。 ③バスを利用していない人でも、サービス次第では9割弱の人が利用する意思がある ④運賃値下げとバス停が最寄にあることが求められている。旧八束郡は運賃値下げの声多し。 ⑤バス優先・専用レーン、パーク＆ライド、自動車交通への交通規制には賛成。バスを利用しない人、自動車を利用しない人も賛成。 ⑥公共施設の有料化には反対。車を利用しない人も反対。 ⑦バスに関する様々な情報提供サービスは、「時刻表の無料配布」以外あまり知られていない。

バス路線の再編
住民意識
①バス路線再編で優先的に考えることは運賃・便数。八束郡は運賃重視。 ②乗り換えに対する抵抗は必ずしも高くない。乗り換えに伴う所要時間短縮（ターミナルでの直通バスへ乗り換え、乗り継ぎ待ち時間の短縮）を図ることで乗り換えを含めた新しいバス交通体系を構築する案も可能。あわせて便数を増やすことも大切。 ③路線やダイヤを考える時には、住民参加を望む声が多い。

4. 運賃体系の見直し

バスの運賃については周辺部ほど満足度が低い。松江と合併した旧八束郡には高校がなく、否応なしに松江市内までの通学が必要である。ところが、旧八束郡のひとつである美保関町から高校のある松江までの片道料金は930円であり、通学定期の割引を考慮しても親の負担はかなりのものがある。アンケートではこのような事情を考慮してか、近距離が少々高くなっても長距離割安運賃の導入に賛成の意見が多かった。特に、値上げの対象となるであろう松江市中心部でもその傾向が見られたことは特筆に値する。運賃制度の基本はエリア均一料金が住民の支持をえている。バスの利用において運賃がわかりやすいというのは重要な要素である。次に高齢者への割引制度についてはその必要性は認めるものの、具体的な方法については意見が分かれており、公平性の観点から今後検討が必要である。ただし、割引制度が各社まちまちであるという現状は利用者の混乱と公平性から早急に改善すべきであろう。

運賃体系の見直し
住民意識
①近距離が多少高くなっても長距離割安運賃を導入することには賛成。松江旧市街の人
も賛成。
②運賃への不満や値下げ要望が多いのは、若い世代、松江市郊外、宍道町以外の旧八束郡。
③運賃に満足しているのは高齢者、松江市の市街地。
④増便のための運賃値上げには反対。
⑤エリア均一料金導入には賛成。
⑥高齢者割引への税金投入は肯定。若い世代でも肯定。割引制度のあり方は、意見がわかれる。

5. バス路線の維持

赤字バス路線の維持のために税金が補助金として投入されていることを知っている住民

バス路線の維持
住民意識
①赤字バス路線の運行維持のために税金で補助金を出していることを知っている人は半分。50歳までは知らない人が多い。
②赤字バス路線維持方法として税金投入には賛成。車を運転する人、バスを利用しない人も賛成。
③バス運賃への上乗せには反対。車を運転する人、バスを利用しない人も反対。
④マイカー利用者への負担転嫁も反対。車を運転しない人、バスを利用している人も反対。
⑤赤字バス路線廃止の意向には、代替交通手段の確保か、松江市自らのバス運行を要望。

は半数程度であった。また、若い人ほど認知度は低く30歳代でもその率は約35%であった。公共交通に自分たちの税金が使われているということに対する意識の希薄さが、「バスのことは事業者の責任で」という意識構造のベースになっていると考えられるが、他方で行政サイドからの情報提供が不足していたという点も注意しなければならない。次に赤字路線の維持には税金の投入を支持する意見が70%を超えているが、自治体財政が逼迫している現在、どこまでの負担をすべきか慎重な検討が求められる。最後に廃止路線の維持に関しては必ずしもバスに限定せず、むしろバスに変わる移動手段の確保をあげている人が多い。地域の実情にあった移動手段（例えばタクシー補助など）の確保を住民が望んでいることがわかる。

Ⅲ. 公共交通維持に向けたこれからの課題

ここまでは松江市のアンケート結果から、公共交通に対する住民の意識構造の特徴を整理してきたが、ここではそれをふまえ、今後地方都市において公共交通ネットワークを維持し、利便性を高めていくためにはどのような

な方策が求められるか検討したい。検討にあたっては、公共交通を支える3つの主体、つまり事業者、住民、行政それぞれが果たすべき役割について考えることとする。

1. 交通事業者の課題

2002年の『改正道路運送法』は、以前に比べ交通事業者に対して弾力的な事業運営を認めている。運賃の設定、新規路線の開設、既存路線の延長など、利用者ニーズに即したサービス供給を迅速に行うことができるようになった。かつては民間企業でありながら「公共」の名の下に自由な活動ができなかったが、今回の規制緩和によって企業としての創意工夫が図れるようになった。今回のアンケートでも時刻表や路線図のわかりやすさ、便数、運行経路、JRや他のバスとの接続、最終便の時間等々、「不満」が「満足」を上回っているものの中には、事業者の努力で改善できるものが多数あった。利用者ニーズに迅速に対応する経営姿勢によって利用者を増やす可能性は十分にあると考えられる。

次に松江の場合、交通局と一畑バスが少ない利用者を奪い合っているという問題がある。両者が個々に路線を設定し、ダイヤを組んでいるために利用者にとっては非常に利便性が悪く無駄の多いバス・ネットワークとなっている。このような状態を回避するためには、両社の間で路線やダイヤ、接続などについて綿密な打ち合わせが必要である。交通局はもとより一畑バスにも税金による補助が投入されている以上、住民サービスを優先に考えた経営が両社には求められている。

さらに、事業者にはバス利用の利便性・優位性を高める工夫も求められている。バス交通は本来、「安全で、正確で、快適で、しかも運賃が安い」という移動手段である。ところ

が今日、渋滞のために定時制が確保されないばかりか経営の悪化で高い運賃を支払うことも少なくない。マイカー利用の快適性や利便性と比較して必ずしも優位な状況にないことが、バス離れに拍車をかけている。そこで例えば商店街とタイアップした割引情報の提供や、バスカード利用者に対する飲食店での割引など、地域と密着したサービスを展開するのも一つの方法である。要はマイカーにはないバス独自の利便性・優位性を高めることが必要であり、そうすることが新たなバス利用者を開拓し、事業の安定につながるものと考えられる。

2. 住民意識の改革と参加

地方都市において公共交通が衰退した直接の原因は、利用者が減少したからに他ならない。松江市の場合でも、1989年に817万人あった利用者が、2003年には583万人まで、およそ30%減少している。人々が自動車の利便性と快適性を好んだ結果、バス利用者が減少し→それが事業者の経営を圧迫し→さらなる便数の減少と運賃の値上げ→そしてさらに利用者の減少→不採算路線の廃止という悪循環がこのような事態を招いたといえる。

しかし、もしこのままの自動車依存が進めば、近い将来我々の身近な公共交通機関は消滅し、いざ自動車利用ができなくなった際には、移動手段を失うことになりかねない。そこで、過度の自動車利用を減らすとともに、積極的に公共交通機関を利用し、住民自らが主体となって地域の公共交通を守っていく意識を形成する必要がある。ところで、このような意識形成を図るには子供の頃から公共交通機関を利用することが重要な役割を果たすと考えられる。なぜなら公共交通の利用は子供たちにとって公共性や社会性を身につける

重要な学びの機会の一つと考えられるからである。ところが、現在地方都市では少子化や安全性の問題などから、親による児童・生徒の送迎が増えている。松江市でも雨の日などは、子供の送迎を目的とした自動車によって学校周辺が渋滞することは珍しくない。そこで、児童生徒の通学に関し、大幅な運賃の割引を導入したらどうだろうか。高校のない松江市周辺町村に住む父兄からは、これまでも生徒の通学費負担の軽減を求める声が多い。もし児童生徒の通学費負担が減少し、バス利用が増加すれば、路線維持に向けた第一歩を踏み出すことができるだけでなく、松江市周辺のどこに住んでいても安心して子育てができるという住民サービスの向上にもつながる。乗客を増やすことはバスの存続だけでなく、住民の福祉サービスをも向上させるといった効果にも着目して、公共交通を維持する努力を住民も自治体もはらうべきである。

3. 自治体交通政策の課題

これからの公共交通を考えるにあたり最も重要な役割を果たすのが自治体である。人口減少社会の到来の中でどのような地域づくりを進めるのか。その中に公共交通をどのように位置づけるのかが問われているからである。

第1の課題は、自治体が公共交通体系を地域社会にとっての欠くことのできない社会基盤として位置づけることである。これは、公共交通のあり方として「誰のために、何を目的として交通システムを考えるか」ということに他ならない。これまでは、えてして公共交通の維持ばかりが前面に出ていたため、そもそも住民のどのような活動を支えるために公共交通があるのかといった議論はほとんどされてこなかった。そのため、公共交通でありながらその意志決定に住民はほとんど関与

することはできなかった。このことは公共交通に住民の意見が反映されないという問題以上に、公共交通に住民が責任を持たないという深刻な状況を生み出している。公共交通のもたらす社会的便益に着目し、住民自身が積極的にその維持に関わるような意識改革を図るためにも、自治体の公共交通に対する基本的な考え方を転換する必要がある⁵⁾。

第2の課題は、これからの人口減少時代に対応した都市づくりにおいて公共交通をどのように位置づけるかである。環境問題を取り上げるまでもなく、過度の自動車利用によって都市環境は悪化している。自動車が引き起こす交通渋滞や事故は多くの社会的費用を発生させている。また、無秩序な郊外開発によって都市の中心部は衰退し、これまでの社会資本投資が無駄になるばかりか、郊外での新たな社会資本整備に多額の費用を必要とし、財政を圧迫している。このような都市問題を改善するためには、社会資本整備が済んだ中心市街地に再度にぎわいを取り戻し、創造性に富んだ空間を作り出す必要がある。そのためにも、自動車利用を抑制し、公共交通優先のまちづくりについて行政がリーダーシップを発揮することが求められている。

第3の課題は、公共交通空白地帯に住む住民や自動車の運転ができない交通弱者といわれる人々の移動手段をいかに確保するかである。既存のバス路線の拡充などによって公共交通空白地帯をなくすことができれば問題はないのだが、過疎地域を抱える自治体にとってバスサービスによってそれを実現することは費用面からみて容易ではない。また、高齢者やハンディキャップを持った人々にとっては、現在のバスは構造上けっして利用しやすいものではない。そこで、そうした人々の移動を保障するような手だてが別途必要となる。

島根県掛合町で行われているタクシーを使ったデマンド型の輸送サービスなどは、費用面と利便性を両立させる実験的取り組みとして注目されている⁶⁾。このような取り組みを実現するためには、誰もが自由に移動できるという「交通権」を、自治体自らが保障していく必要がある。

結びにかえて

本稿では松江市民の意識調査をもとに今後の公共交通のあり方を考える上で何が求められているかを検討した。そこでは、公共交通のあり方をまちづくりの視点から再点検するとともに、これまで事業者任せであったサービス供給を、事業者のみならず、住民と行政が協同して支えていくことでしか地方都市における公共交通の持続可能性を担保する道がないことが明らかとなった。

ところで、公共交通の持続可能性をより確かなものとするためには、その財源をいかに調達するかという重要な問題が残されている。この問題については稿を改めて論じたい。

脚注

- 1) 中川 大「手づくりの公共交通」『環境共生型社会のグランドデザイン』月尾嘉男監修，NTT 出版，2003 年参照。
- 2) 筆者は松江市公共交通体系研究会会長としてアンケート調査の設計ならびに分析に関わった。ただし、本稿で述べる意見等はあくまで個人的なものであり、委員会とは無関係であることをお断りしておく。
- 3) バスの運行区分は道路運送法により次のように分けられている。
 - ・道路運送法 4 条…一般旅客自動車運送事業（路線を定めて定期で、乗車定員 11 人

以上の車両で乗合旅客運送を行う事業者が、4 条の許可を受けてバスを運行する（一般のバス運行）。

- ・道路運送法 21 条…道路運送法 4 条許可によるバス運行が困難になった地域で、地域の生活交通を維持・確保するために、一般貸切旅客自動車運送業者が、道路運送法 21 条の許可を受けて運行する。この場合は関係市町村が 21 条の許可を受けた事業者に乗合バス運行を委託し、欠損補助を行う（いわゆる代替バス）。
 - ・道路運送法 80 条…乗合バス路線の廃止によりバス交通等が空白となる地域においては、住民の生活を維持するために、道路運送法 80 条の許可を受けて、市町村が自家用自動車を有償で運行することができる（いわゆるコミュニティバス）。
- 4) 現状数値として示したものは、
 - ①合併予定の各町村役場前から JR 松江駅までの運賃・所要時間・路線数
 - ②各社の運賃割引制度
 - ③各社に対する補助金投入額である。
 - 5) 公共交通のあり方に住民意見を反映させる取り組みとしては神奈川県鎌倉市における「鎌倉地域交通計画研究会」の取り組みが参考になる。詳しくは高橋洋二・久保田尚『鎌倉の交通社会実験』勁草書房，2004 年を参照。
 - 6) 平成 14・15 年度中国地方知事会共同研究事業報告書，中国地方中山間地域振興協議会『中山間地域における新たな交通システム』2004 年を参照。

参考文献

秋山哲男・中村文彦編『バスはよみがえる』日本評論社，2000 年

公共交通に対する住民意識とこれからの課題

市川嘉一『交通まちづくりの時代』ぎょうせい, 2002年
鈴木文彦『路線バスの現在・未来』グランプリ出版, 2001年

寺田一薫編『地方分権とバス交通』勁草書房, 2005年
(財)道路経済研究所『道路交通経済要覧(平成16年度版)』セキグチ, 2005年