

第1章 我が国の公共交通

第1節 我が国の公共交通の現状

鉄道やバス、タクシーなどといった、いわゆる公共交通機関は、これまでの長い間に渡って私たちの大切な移動手段として日々の生活の支えになってきました。そして、これらを担う交通事業者も多くの人にとって必要とされ、利用されていたために、全国の隅々にまで鉄道の線路やバス路線を敷いて、運行を行ってきました。

しかし、昭和40年代以降において自家用車（マイカー）が広く、また早く普及していったことにより、公共交通機関の利用者は急激に減少をしてしまいました。そして、これにより事業者の経営状態も著しく悪化したために、全国に張り巡らされていた鉄道の線路やバス路線は徐々に縮小され、あるいは運行される本数が次第に減らされ、それによって公共交通機関による移動が不便になり、さらに利用者が離れていくといった悪循環の傾向が主に地方を中心として広い地域に見られました。

一方、現在の我が国では、長寿化や少子高齢化、核家族化、共働き夫婦の増加、住宅や買物施設の郊外化などが進行することにより、高齢者や子供など自家用車の運転ができないいわゆる「交通弱者」とされる人々の移動手段の確保が課題とされるようになりました。また、道路など社会基盤の整備の限界などによる交通渋滞の慢性化や交通事故の増加、温暖化やエネルギー資源の枯渇、自然保護などといった地球規模の問題までもが発生し、その対応が求められるようになっていきます。

このような諸問題が発生してきた中において、これらを解決する有効な方法のひとつとして、公害を抑え、一度に多くの人や物を運ぶことなどが可能である公共交通の存在や意義などが見直され、公共交通は、今後の私たち生活にとってやはり必要なものであると考えられるようになってきました。

第2節 規制緩和と並行在来線問題

滝沢村の公共交通の現状では、国内の公共交通に対する制度の流れでは大きく2つの点について、深く関連しているものと考えられます。

また、公共交通に対する制度以外においても、地方交付税交付金の削減や国による各種補助制度の見直しなどといった国の行財政制度改革をはじめ、県や村の行財政改革、市町村合併、景気動向、事業者の経営状況、そして人々の趣向や生活の変化など、多くの要因によって公共交通の対策が左右されるようになってきているのが現状です。

1 公共交通における規制緩和

平成13年の道路運送法改正などによって、不採算（赤字）バス路線に対する補助制度は基準が見直されて、市町村側から見ると実質的に基準が引き上げられたほか、路線バス及びタクシー事業はこれまでの国による需給調整がなくなり、免許制から許可制に移行したことにより、これらの事業に対する新規参入や撤退・廃止などが原則的に自由化されました。

これにより、主に都市部では、バス路線（高速バス路線を含む）やタクシー事業の新規参入が見られ、利用者側にとっては運賃の値下げなどといったサービスの向上が期待される一方、既存の交通事業者側にとっては不景気と重なり経営が圧迫されたためにバス路線の廃止や事業者の倒産（事業の廃止）などといった問題が新たに発生しています。

また、主に地方では、国による赤字補助がなくなった路線を中心にバス路線の廃止が加速したことにより、市町村側が国の補助の肩代わりをしてバス路線を残したり、廃止されたバス路線を補うために代替りの公共輸送サービスを市町村側が提供したりといった代替手段を講じていますが、このことが新たに市町村の財政を圧迫し、ほかの住民サービスにまで影響を与えかねない事態が懸念されています。

2 整備新幹線整備による並行在来線の経営分離

昭和62年に国鉄（日本国有鉄道）は分割民営化され、JR東日本（東日本旅客鉄道株式会社）を含む7つの民営企業に変わり、国鉄が運行していた鉄道は、公共交通機関の持つ公益性のほかに、民間企業としてより高い収益性なども求められるようになりました。

このため、これまでは都市部の路線の利益により維持されてきた、いわゆるローカル線といわれる地方の不採算（赤字）鉄道路線は次々に廃止されていくこととなり、路線バスなどによる代替輸送、あるいは沿線市町村などが出資する第三セクター会社による鉄道運営などに変わっていきましたが、いずれの方法であっても、今後も長く公共輸送サービスを維持することは苦しい状況にあるのが現状です。

また、平成2年の国の方針によって、今後新たに新幹線が整備される場合は、開業する新幹線の区間に並行して運行されているJRの在来線（並行在来線）は、新幹線の開業によって利用者の減少が見込まれることから、JRが新たにその区間の新幹線を運営する代わりに在来線の運営をJRから分離あるいは廃止（経営分離）することができるようになりました。

これにより、北陸（長野）新幹線や東北新幹線の盛岡以北、九州新幹線などといったJR移行後に開業した新幹線に並行する在来線の区間は、いずれも一部区間が

廃止あるいは第三セクター会社による運営への転換が行われています。しかし、並行在来線を引き継いだ第三セクター鉄道は、あらかじめ予想されていたように多くの利用者が新幹線に移行したことによって、いずれも厳しい経営環境に置かれている状況にあります。

第3節 各地の公共交通対策事例

このような中、全国各地では公共交通の危機的状況乗り越え、公共輸送サービスを維持しようとする動きが広がっています。

しかし、速やかな対応が求められる一方、対策の前例となるものが少ない中、いずれの取り組みもまだ手探りの状態にあるため、住民と行政が一体となってそれぞれの地域に適した公共輸送サービスを考え、維持するための努力を現在も重ねています。

また、国の構造改革特区制度などによって市町村独自の対策が可能となる反面、景気動向や市町村の財政状況、突発的な状況の発生など、刻々と変化する周囲の要因によって対策が常に左右されるといったこともあり、今後の公共交通がどのように変化していくのか、不透明な要素が多いことも事実です。

次に各地の公共輸送サービスの維持に対する取り組みの一例を見てみましょう。

1 福井県福井市

(1) 対策事例

- ・福井市公共交通計画の策定と実施
- ・第三セクターのえちぜん鉄道に対する支援と利用促進の取り組み
- ・公共交通の空白地域に対する公共輸送サービス提供方法の検討

(2) 市の状況と対策の内容

福井県福井市（人口約 252,000 人、面積 340.60 平方 km ※平成 18 年 2 月の合併施行前、現在は（新）福井市の一部）は、古くは朝倉家の拠点一乗谷が有名で、現在は福井県の県庁所在地として政治・経済の中心、北陸西部の拠点都市となっており、織物産業などが盛んです。

福井市では地元の地方私鉄の相次ぐ事故に端を発した鉄道の廃止問題、路線バス規制緩和による廃止問題、交通バリアフリー意識の高まり、環境に優しい都市の実現などの対応として、公共交通計画を策定し、計画の実現に向けた取り組みを行っています。

計画では、公共交通の空白地域にモデル地区を設定した上で、その地区に複数の新しい公共輸送サービスを順序に提供して試し、地域住民のみなさんの反応や

意見などから地域に最も適した公共輸送サービスを検討する取り組みを行ったほか、別々の民間事業者が運営する鉄道を相互に乗り入れさせる方法を福井県とともに検討などを行っています。

このほか、相次ぐ事故を契機に廃止された地方私鉄の福井県内路線の大半を引き継いだ第三セクター鉄道のえちぜん鉄道に対しては、福井県やほかの沿線市町村などとともに行政と鉄道事業者が一体となって、沿線住民の協力を得ながら大小多くの活性化取り組みを展開し、利用者の確保などに努めています。

2 福島県保原町

(1) 対策事例

- ・デマンド型乗合タクシー（ほばらまちなかタクシー）の先駆的運行

(2) 町の状況と対策の内容

福島県保原町（人口約 25,000 人、面積 41.99 平方 k m ※平成 18 年 1 月の合併施行前、現在は伊達市の一部）は、県庁所在地の福島市に隣接し、古くから宿場町や商業地、養蚕、生糸集積地として栄え、農業が盛んとなっています。また、現在は、福島市のベッドタウンともなっています。

保原町では近年、高齢者や中山間地域の移動手段確保が必要と考えられ、また、中心商店街の活性化も必要とされていたことから、保原町及び町商工会が主体となり、デマンド（注文・予約）型交通システムを実施することとしました。

保原町では国や県の助成の下で民間企業が開発したデマンドシステムを調達し、町商工会が事業主体となって、地元のタクシー事業者の運行委託により実施しています。また、中心部では路線バスも頻繁に運行されており、この路線バスと第三セクターの鉄道が福島市など病院や商業施設などへ向かう人の流れのある町外を結んでいることから、これら交通機関との連動を今後検討していくこととしています。

なお、これによって町内で運行されていた町の社会福祉協議会の福祉バスが統合され、廃止されています。

3 岩手県雫石町

(1) 対策事例

- ・低経費デマンド型乗合タクシー（しずくいしあねっこバス）の運行

(2) 町の状況と対策の内容

雫石町（人口約 19,000 人、面積 609.01 平方 k m）は、本村の西に隣接する温泉やスキー場などの観光資源を活かした産業や農業が盛んな町です。

雫石町では平成16年3月に町の大部分のバス路線が不採算を理由として廃止されたことを契機にして、代替の輸送手段としてデマンド型の公共輸送システムを考案し、現在、地元のNPO法人が主体となり、地元のタクシー事業者に委託をすることにより運行が行われています。

これは、デマンド（注文・予約）に応じて小型車両による路線バスを運行するシステムであり、前述の保原町のように各家庭の前まで向かうサービスではない代わりに、乗降場所（停留所）を決め、運行路線を設定する代わりに配車のシステムを既存のタクシー事業者が保有するシステムの中で対応できる範囲の軽微なものとすることによって、運営の経費が大幅に軽減されています。

現在、町の中心部を起点にして各地域に向かう5路線が運行されており、一部は本村の小岩井駅まで足を延ばしていることから、村内の小岩井地区からでも利用することが可能となっています。

写真1-1 各地の公共交通対策



福井県の第三セクター鉄道「えちぜん鉄道」では、地域に密着し、沿線住民と一体となった利用促進の活動を積極的に展開しています。

福島県の保原町（現・伊達市の一部）では、商工会が中心となってITの技術を活用した新しい公共輸送システムを導入し、きめ細かなサービスを展開しています。



滝沢村に隣接する雫石町では、これまでの公共輸送システムを研究し、より安価でより便利な公共輸送システムを考案したことによって、多くの人に利用されています。