HOKUGA 北海学園学術情報リポジトリ
学校法人北海学園
北海学園大学
北海商科大学

タイトル	地方分権の進展と乗合バス事業のあり方に関する予備的考察(分権型社会における地域自立のための政策に関する総合研究(II))
著者	浅妻，裕
引用	開発論集，85：83-114
発行日	2010-03-01

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

開発論集　第85号　83-114(2010年３月)

地方分権の進展と乗合バス事業のあり方に関する予備的考察

浅　妻　　裕*

〈全体の構成〉

１．乗合バスへの期待と利用者の減少
２．全道と運輸支局レベルの輸送動向
３．各都市における輸送状況とその比較検討
４．バス事業者のサービス水準比較 ―― 利用情報の提供について ――
５．地方分権下のバス路線に対する補助
６．まとめにかえて

１．乗合バスへの期待と利用者の減少

乗合バスは，大都市，地方都市，過疎地を問わず，地域社会を支える重要なサービスを担っている。地方部では高齢者や学生など地域住民の貴重な足として，都市部では通勤等の交通手段として，重要な役割を果たしてきた。さらに，近年の高齢化問題，地球環境問題，中心市街地の疲弊など地域経済の問題などを背景として，乗合バスに期待される役割は，ますます大きくなっていると考えられる。

ところが，期待される役割の大きさとは相反して，バス事業者の経営環境は総じて苦しい。運賃を据え置く事業者が多い中，輸送人員の減少によって収入が減少し，一方で人件費等のコストカットも限界に近い。さらに軽油価格の急激な変動など，コスト増に繋がりかねない要因が加わり，バス事業は赤字となっているケースが多く，経営破綻や路線撤退に追い込まれている事業者も少なくないとされる[1]。

表１からわかるように，近年，経常収支率が大都市部，地方部問わず100％を割り込む状況が続いており，特に地方部での低迷は深刻である。収支率が著しく悪化しているとはいえない，という見方もできるが，収入が減少する中で，人件費等のコストカットを行い，場合によっては自治体からの補助を加えて，大幅な経営収支率悪化を防いでいるという見方が妥当といえよう。

このような中で，地域公共交通のサービス水準が低下することが懸念され，それが現実のものとなっている地域もある。

根本的な問題は，利用者が減少し続けていることにある。秋山・吉田編著（2009）ではこの背景を３つに整理している。

１つ目は「縮小均衡」に基づく乗合バスの維持である。日本では2002年に乗合バスの需給調整規制が撤廃されるまで，バス事業者は，黒字路線の収益で赤字路線を補うという内部補助の仕組みによってバスネットワークを維持してきた。国等による路線維持のための補助制度があったとはいえ，交通事業者の経営は，利用者の運賃収入を基本とする独立採算が前提とされていた。そのため利用者の少ない路線の廃止や減便が進められ，サービス水

*（あさづま　ゆたか）開発研究所研究員，北海学園大学経済学部准教授

表１　大都市部及びその他地域における乗合バス収支状況の推移

（単位：億円）

年度	地域の別	経常収入（億円）	経常支出（億円）	損益（億円）	経常収支率	事業者数		
						黒字	赤字	計
2003	大都市部	4,662	4,915	△ 253	94.9%	45(44)	35(28)	80(72)
	その他地域	3,395	3,841	△ 446	88.4%	29	149	178
	計	8,058	8,756	△ 698	92.0%	74(72)	184(175)	258(247)
2004	大都市部	4,538	4,758	△ 220	95.4%	46(41)	34(30)	79(71)
	その他地域	3,242	3,647	△ 405	88.9%	25	148	174
	計	7,780	8,405	△ 625	92.6%	71(66)	182(178)	253(244)
2005	大都市部	4,493	4,665	△ 172	96.3%	46(40)	35(32)	81(72)
	その他地域	3,177	3,582	△ 405	88.7%	29	144	173
	計	7,670	8,247	△ 577	93.0%	75(69)	179(176)	254(245)
2006	大都市部	4,500	4,674	△ 174	96.3%	44(40)	40(35)	84(75)
	その他地域	3,051	3,451	△ 400	88.4%	30	140	170
	計	7,551	8,125	△ 574	92.9%	74(70)	180(175)	254(245)
2007	大都市部	4,538	4,696	△ 158	96.6%	44(41)	43(37)	87(78)
	その他地域	3,017	3,428	△ 411	88.0%	25	144	169
	計	7,555	8,124	△ 569	93.0%	69(66)	187(181)	256(247)

出所：社団法人日本バス協会(2009)，p.52.
注１：高速バス，定期観光バス，限定バスを除く
注２：(　)内の数字は，２ブロック以上にまたがる事業者について，その重複を除いた結果の事業者数を示す
注３：大都市部(三大都市圏)とは，千葉・武相(東京都三多摩地区，埼玉県及び神奈川県)，京浜(東京都特別区，三鷹市，武蔵野市，調布市，狛江市，横浜市及び川崎市)，東海(愛知県，三重県及び岐阜県)，京阪神(大阪府，京都府(京都市を含む大阪府に隣接する地域)及び兵庫県(神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域))ブロックを指す

表２　北海道における主要都市の人口

単位：人

札幌	旭川	函館	釧路	苫小牧	帯広	小樽	北見	江別	室蘭	千歳	岩見沢	恵庭	石狩	北広島
1,886,007	355,676	286,894	188,812	173,951	168,961	136,870	126,410	122,925	96,581	93,088	91,616	68,708	61,341	60,974

(出所)『統計さっぽろ』平成 21 年 12 月号，より作成
(注) 2009 年 10 月現在の数値

準が低下したバスからさらに利用者が逸走する悪循環に陥った。

２つ目は乗合バスの維持が，交通事業者による経営努力に大きく依存してきたことである。表１の経常収支率は，長期に渡り 100%に満たない水準となっている。経常収入には国や自治体からの運行費補助も含まれているので，経常収支の赤字部分は事業者の負担となっている。さらに 2008 年までの原油価格高騰のプロセスでは，人件費の抑制によって運行経費の縮減を行わざるを得なかった。こういった事情によりサービス水準の向上が困難であったと考えられる。

３つ目には，対症療法的な市町村の公共交通施策があげられる。多くの市町村の公共交通政策は，不採算路線に対する運行費補助を継続し，バス路線を維持することに注力していた。しかし，何故バス路線が必要か，とい

うビジョンを十分に描くことはできなかった。生活支援の地域公共交通が必要，という認識に立ち，従来の地域公共交通に加えて，福祉交通なども含めたビジョンを描いていくことが重要であった[2]。

この状況を改善していくためには，乗合バス，広くは地域公共交通を，各都市・地域の社会的インフラとして位置づけ，行政・事業者・市民のパートナーシップにより，適切な運行手法や運行計画を打ち立てていくことが必要である。後述するように，地域公共交通の計画や運営に関しては，地方分権化が進んでおり，地域の構成員それぞれが主体となってバス事業の将来を展望していくことが重要である。

そこで，本稿では，北海道の各都市・地域を対象として，輸送動向や，サービス水準，国や自治体からの補助の状況などについて整理する[3]。地域公共交通に関する地方分権が進んでいる中で，それぞれの都市・地域の輸送動向などの特徴を踏まえることの重要性が増しているためである。こういった研究の蓄積により，適切な地域公共交通計画を策定することが可能となる。よって本稿を手がかりに進められる研究は重大な意義を有するものと考えられる。

なお，表 2 は，北海道における主要都市の人口である。本稿では，各地域・各都市の乗合バス事業の状況を見るが，都市に関しては，人口順に札幌市，旭川市，函館市，釧路市，苫小牧市，帯広市，小樽市，北見市を対象とする。

2．全道と運輸支局レベルの輸送動向

表 3 は，1975 年以降の全国と北海道の乗合バス輸送人員数等を示す。ただし，1998 年までは 5 年あるいは 3 年の隔年である。いずれも長期的に減少傾向にあることがわかるが，北海道に関しては，1975 年に比べてわずか 35％となっている。また，全国の輸送人員に占める北海道の割合は 1975 年には 6.2％であったが，2008 年には 4.6％と大きく落ち込んでいる。もっとも，現在，全国の人口が約 1 億 2,800 万人，北海道の人口が約 550 万人で，全国の 4.3％であることから，乗合バスが比較的利用されている地域であると表現することも可能である[4]。

図 1 は 1998 年以降の全国と北海道の輸送人員の変化をグラフにしたものである。いずれもこの 10 年あまり減少傾向が続いていることがわかる。また，減少の程度が北海道の方が顕著であることもわかる。

表 4 は 1975 年以降の北海道における乗合バスの定期と定期外輸送人員の推移をみたものである。ただし，1998 年までは 5 年あるいは 3 年の隔年である。これを見ると，いずれも長期的に減少傾向にあることは同様だが，定期の輸送人員の落ち込みが大きいことが目立つ。1975 年では全体の 41.6％を占めたが，2008 年では 22.3％となっている。自動車が普及し，地方都市を中心に乗合バスによる通勤が大幅に減ったことに加え，直近では少子化による通学需要が減少したことによると考えられる。

興味深いのは 2006 年度と 2007 年度の数値である。この時期はガソリン価格の高騰が社会的な関心を呼んでおり，その後，移動の公

表３　乗合バス輸送人員の推移

単位：千人

年度	全国	北海道	北海道の割合
1975	9,118,868	568,544	6.2%
1980	8,096,622	517,803	6.4%
1985	6,997,602	436,221	6.2%
1990	6,500,489	373,311	5.7%
1995	5,756,231	321,453	5.6%
1998	5,171,516	272,783	5.3%
1999	4,937,130	250,118	5.1%
2000	4,803,040	241,552	5.0%
2001	4,633,010	227,971	4.9%
2002	4,502,726	219,044	4.9%
2003	4,447,859	208,537	4.7%
2004	4,335,453	203,809	4.7%
2005	4,243,854	205,171	4.8%
2006	4,241,284	204,149	4.8%
2007	4,264,105	201,513	4.7%
2008	4,303,817	197,849	4.6%

出所：北海道運輸局『北海道の運輸の動き　平成 20 年度』
国土交通省総合政策局情報管理部情報安全・調査課交通統計室『自動車輸送統計年報（平成 20 年度分）』

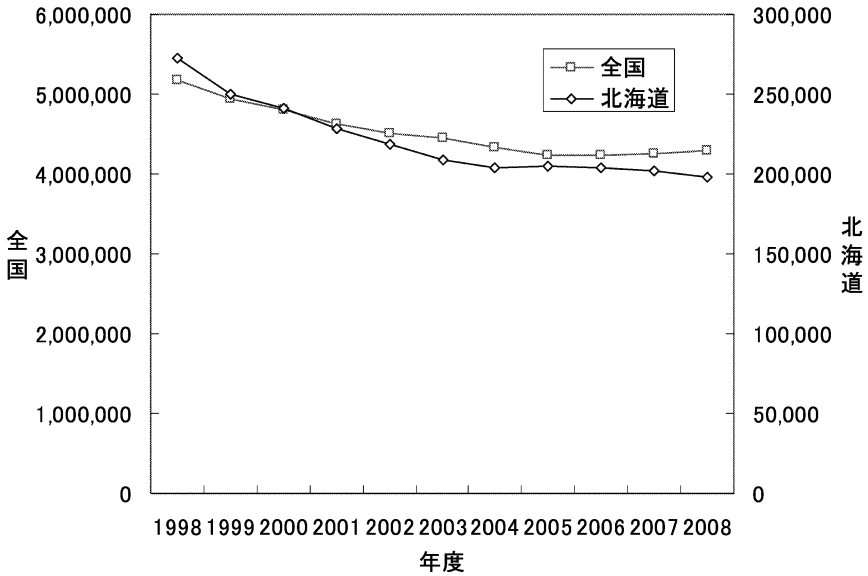

図１　北海道と全国の乗合バスの輸送人員の推移に関する比較　単位：千人
出所：表 3 に同じ

表 4　乗合バスの定期と定期外輸送人員の推移

単位：千人

年度	定期	定期外	合計	定期の占める割合
1975	236,613	331,931	568,544	41.6%
1980	196,754	321,049	517,803	38.0%
1985	167,577	268,644	436,221	38.4%
1990	140,407	232,905	373,311	37.6%
1995	104,336	217,117	321,453	32.5%
1998	80,241	192,542	272,783	29.4%
1999	73,267	176,851	250,118	29.3%
2000	69,861	171,692	241,552	28.9%
2001	64,056	163,915	227,971	28.1%
2002	56,642	162,402	219,044	25.9%
2003	51,275	157,262	208,537	24.6%
2004	48,860	154,949	203,809	24.0%
2005	45,132	160,039	205,171	22.0%
2006	45,378	158,770	204,149	22.2%
2007	45,162	156,351	201,513	22.4%
2008	44,191	153,658	197,849	22.3%

出所：北海道運輸局『北海道の運輸の動き　平成 20 年度』

表 5　運輸支局別乗合バス輸送人員

運輸支局	札幌	函館	旭川	室蘭	釧路	帯広	北見	全道計
輸送人員（千人）	141,171	9,387	20,548	11,128	6,802	4,069	4,744	197,849
割合（%）	71.4%	4.7%	10.4%	5.6%	3.4%	2.1%	2.4%	100.0%

出所：表 4 に同じ

共交通への回帰が見られるといった趣旨の報道も見られた[5]。北海道では，実際に 2006 年に定期輸送人員が増加し，2007 年も従来の傾向と異なり微減に留まった。定期輸送は定期外輸送に比べて，ガソリン価格が移動モードの選択の際の重要な判断材料であるという仮説も成り立つ。

ところで，北海道は人口が集中する札幌都市圏とその他の地域で，乗合バスの輸送人員に相当の差がある。表 5 は陸運支局ごとに乗合バスの輸送人員をまとめている。札幌管内が全体の 7 割を超えていることが目立つ。釧路，帯広，北見といった支局は全体の 4 %に満たないが，人口 10 万～20 万人の都市が一つしかなく，人口規模と関連していると考えられる[6]。

表 6 では各支局別に輸送人員の推移を示した。表 3 で見た全道の状況とはやや異なる状況にあるエリアが確認できる。釧路・北見・旭川・苫小牧といった支局では近年においても比較的減少の程度が大きい。一方，札幌・函館支局は横ばい，あるいは微減に留まって

表 6　運輸支局別の輸送人員の推移

単位：輸送人員は千人，前年度比は%

支局／年度	札幌支局		函館支局		旭川支局		室蘭支局	
	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比
2004	142,256	99.6	10,047	95.0	21,692	89.3	12,558	99.9
2005	144,469	101.6	9,940	98.9	22,486	103.7	12,002	95.6
2006	144,667	100.1	9,596	96.5	21,951	97.6	11,539	96.1
2007	143,495	99.2	9,574	99.8	21,394	97.5	11,164	96.8
2008	141,171	98.4	9,387	98.0	20,548	96.0	11,128	99.7

支局／年度	釧路支局		帯広支局		北見支局	
	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比
2004	8,050	96.3	4,224	88.9	4,982	96.4
2005	7,512	93.3	3,963	93.8	4,800	96.3
2006	7,203	95.9	4,030	101.7	5,162	107.5
2007	6,923	96.1	3,983	98.9	4,980	96.5
2008	6,802	98.3	4,069	102.2	4,744	95.3

出所：表 4 に同じ

表 7　運輸支局別乗用車保有台数（2009 年 3 月末）

運輸支局	札幌	函館	旭川	室蘭	釧路	帯広	北見	全道計
保有台数（台）	1,259,072	237,916	351,743	263,040	190,731	209,799	173,599	2,685,900
割合（%）	46.9%	8.9%	13.1%	9.8%	7.1%	7.8%	6.5%	100.0%

出所：2009 年 5 月 21 日付陸運情報，北海道運輸局によるまとめ
注：乗用車は登録車と軽自動車両方を含む

いる。他には，帯広支局の輸送人員が近年増加していることが目立つ。これについては 3 章の帯広市の項目で触れる。

輸送人員が支局によって大きく異なるのは，人口をはじめ様々な理由があるが，その一つに，乗用車保有の状況があると考えられる。表 7 では支局ごとの乗用車保有台数を示した。これによれば，札幌支局の保有台数の割合が高いとはいえ全体の 5 割を切っており，表 5 との比較から自動車に依存せずとも移動ニーズを満たせるだけの公共交通網が整っていると解釈できる。帯広は自動車保有台数の割合がバスの輸送人員の割合に比べて非常に高いという特徴がある。移動に占める乗用車の役割が重要になっていると推測できる。

なお，自動車の普及が，公共交通の利用を減少させるという理解が一般的になされると思われるが，新車の販売台数は長期的に減少している（図 2）。確かに保有されている車両の経年数が延びることによって，保有台数は増加してきたが，現在は減少傾向となっている[7]。セカンドカーとして購入されるケースが多いと考えられる軽自動車の保有・販売台数やその割合の増加が，地域公共交通の利用者の減少に拍車をかけている可能性はある。1

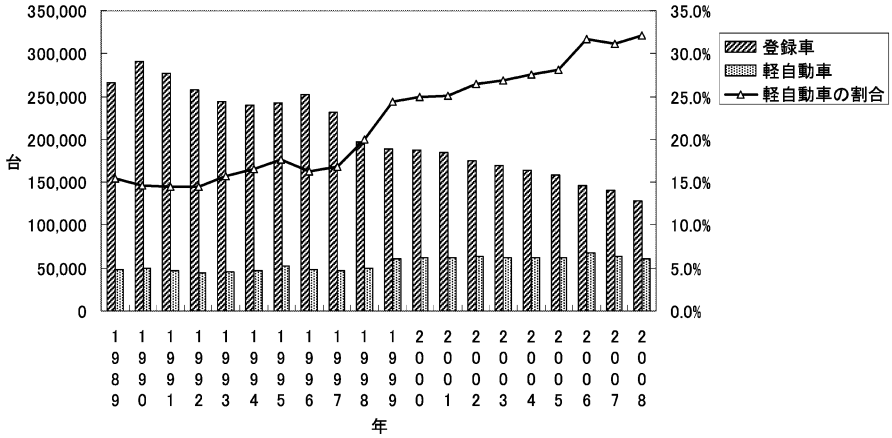

図２　北海道における登録車と軽自動車の販売動向

出所：北海道運輸局

台あたりの走行距離や自動車の利用場面の変化なども地域公共交通の利用者減少の要因となっている可能性があり，今後これらの点を追求する必要がある。

３．各都市における輸送状況とその比較検討

ここでは，各都市における一般乗合バスの輸送人員について示し，その結果を比較する。なお，各都市の輸送人員に関するすべてのデータは各自治体の統計書であり，その元データはバスを運行する各社の資料である[8]。今回調査対象とした都市の統計書では，一般乗合バスの輸送人員には都市間高速バスの輸送人員は含まれない[9]。また都市間高速バスでなくとも，都心～空港間のシャトルバスや都市域外のバス事業者が乗り入れてくる郊外路線が除外されるケースもある[10]。さらに，「平成の大合併」の影響で市域が変わっているケースがあり，各自治体の歴年データには，地理的な意味での統一性が取れていない。従って以下のデータは厳密なものとはいえず，あくまで傾向値として承認されたい[11]。

3.1. 札幌市

札幌市は北海道中央バス，ジェイ・アール北海道バス，じょうてつバスが３大事業者で，その他，道南バス，夕鉄バスも一般乗合バス路線の運行を行っている。

札幌市は，一般の乗合バス輸送人員が，2007年度で約１億1,100万人にのぼり，表３との比較からわかるように，北海道内の乗合バス輸送人員のうち，半数以上を占める。最も多いのが中央バスで全体の54％を占める（2007年）。続いてジェイ・アール北海道バス，じょうてつバスと続く。夕鉄バス，道南バスは郊外路線の運行のみで，全体からみれば，微々たる輸送人員である[12]。図３で示されるように，2004年度までは減少傾向であり，近年は横ばい状態が続いている。なお，市営バスが2003年度まで運行していたが，大手三社に路線が委譲された。この詳しい経緯は，浅妻・橋本（2009）で紹介されている。

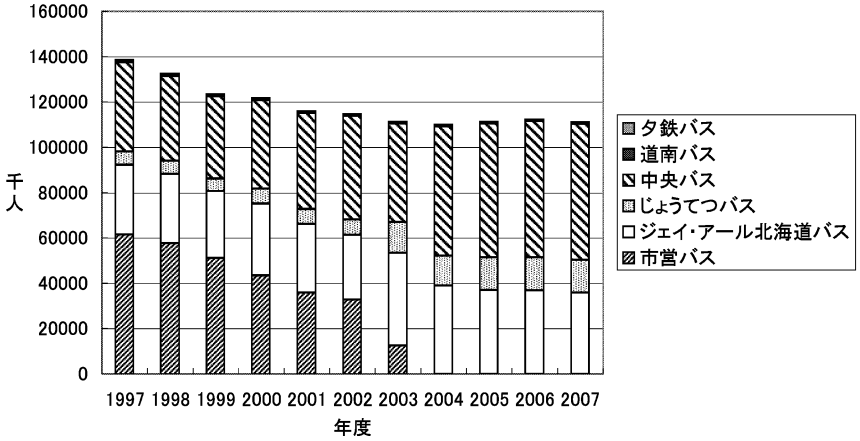

図3　札幌市の一般乗合バス輸送人員の推移
出所：札幌市統計書

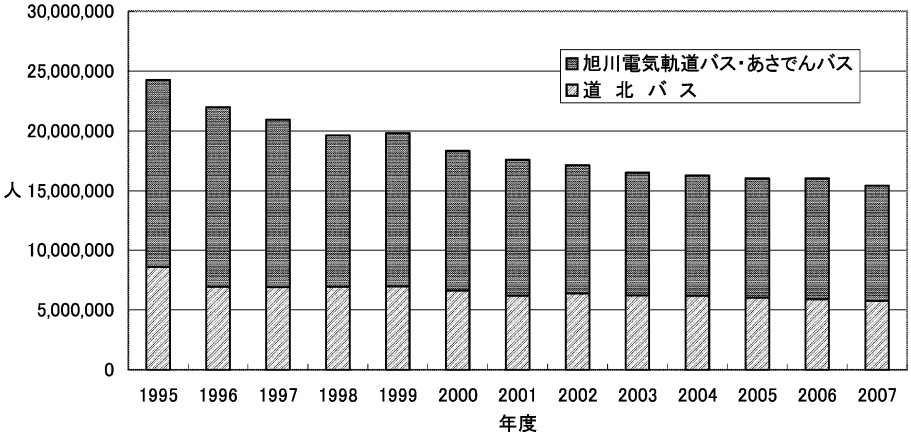

図4　旭川市内一般乗合自動車輸送人員の推移
出所：旭川市統計書

3.2. 旭川市

北海道第二の都市であるが，輸送人員は札幌市に大きく及ばす，2007年で年間1,500万人程度である。

道北バスと旭川電気軌道バスが市内路線を運行している。道北バスが主にターミナル(旭川駅)から南北方向に，旭川電気軌道バスが，主に東西方向に路線網を張り巡らせている。その他沿岸バスなど数社が郊外路線を運行している。図4は1995年からの輸送人員の推移を示しているが，傾向としては，1990年代後半から2000年代初頭にかけて大幅に減少し，2000年台半ば以降は横ばい・あるいは微減に留まっている[13]。図からは，旭川電気軌道バスの輸送人員が大きいことがわかる。なお，旭川電気軌道バスは，1999年に春光営業所の18系統を担う100%出資子会社「あさでんバス」を設立したが[14]，その後，2007年7月1日に再

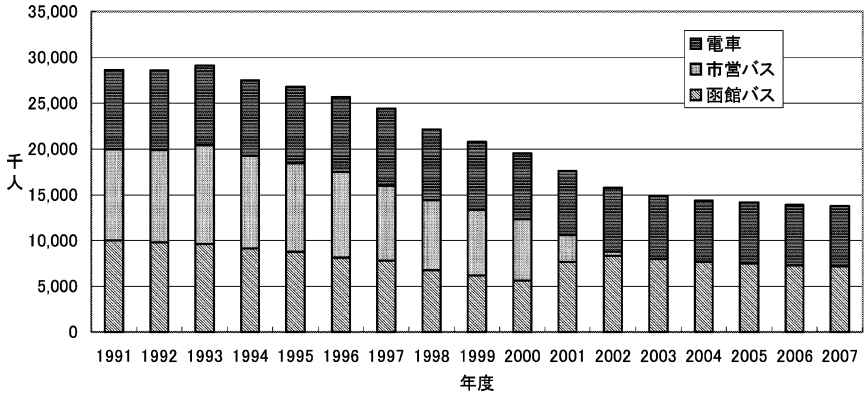

図5　函館市の電車・バス運輸状況

出所：函館市統計書

度統合された経緯があり[15]，図4では両社を合わせた数値を示した。

3.3. 函館市

函館市では，2003年3月末をもって市営バスから民間の函館バスへの路線譲渡が完了し，現在は函館バスが主たる乗合バス事業者となっている。したがって，市営バスの輸送人員は2003年度からは示していない。都市間高速バス，空港シャトルバスを除く，一般乗合バス路線については函館バスの一社体制といってよい。

しかしながら，函館市交通局の路面電車が走っており，バス同様地域公共交通を担っている。そこで図5では電車の輸送人員データも合わせて示した。

2007年度には，電車とバスの合計では1,377万人，バスのみでは723万人が利用している。

運輸状況の推移であるが，1990年代中盤・後半から2000年代初頭にかけて，毎年大きく輸送人員が減少している[16]。対前年で言えば，80%～90%強の範囲で推移している。それ以降は，90%台後半，ないしはほぼ100%である。

1993年に市営バスの輸送人員が大幅に増加しているが，この理由は不明である。

3.4. 釧路市

くしろバスと阿寒バスが主たる乗合バス路線運行事業者である。

釧路市では，2007年度に約600万人が都市間高速バス路線を除く一般乗合バス路線を利用した。図6からは，事業を担う2社の内訳が不明であるが，路線網が発達したくしろバスの利用者が多くを占めるのではないかと推測される。定期・定期外に分けてみてみると，2007年で実に輸送人員の47%が定期利用者であり，表4に示した道内平均を大きく上回る。2003年には39%が定期利用者であったので割合は増加傾向にあり，これについても全道とは異なっている。また実数でも定期利用の増加が見られる。

これには，くしろバスが2000年から導入した乗り放題バス定期券の導入が関係していると考えられる[17]。バスの乗り放題定期券は全

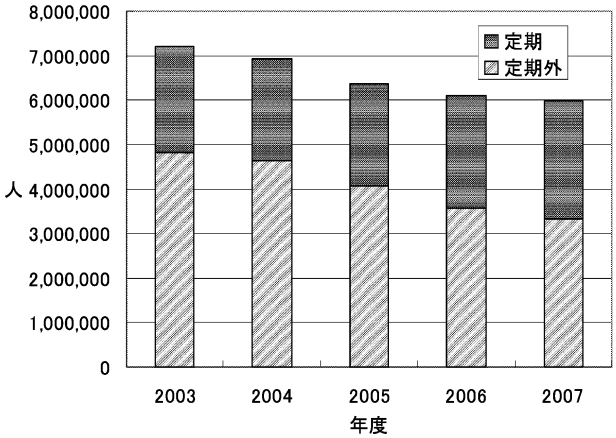

図 6　釧路市路線バス輸送状況
出所：釧路市統計書

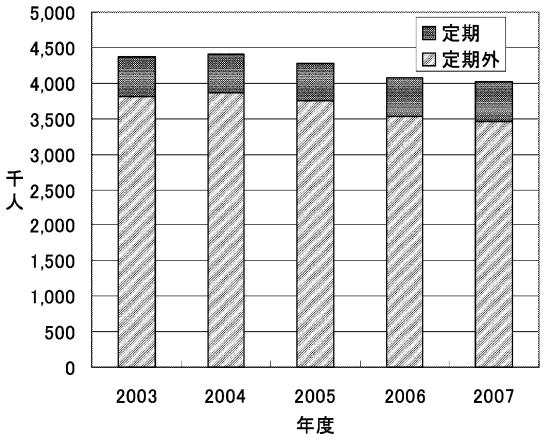

図 7　苫小牧市営バス輸送状況
出所：苫小牧市統計書

国初といわれており，釧路市内や隣接町村が対象地域となっている。定期外の利用者の減少が大きいことから，一部の定期外利用者が乗り放題定期券にシフトした可能性もある。2008 年 1 月からは阿寒バスの路線も加え市全域で使えるようになった「マイパ」が導入されており，更なる定期利用者の増加が期待される。

3.5. 苫小牧市

苫小牧市には，道内唯一の公営バス事業者が存在する。苫小牧市交通部が苫小牧市営バスを運行している。道南バスも郊外路線を運行し乗り入れているが，市内路線に関しては，苫小牧市営バスのみである。そのため，苫小牧市統計書には市営バスの輸送状況だけが掲載されている。図 7 で輸送状況を示した。

2007 年度で年間 400 万人が市営バスを利

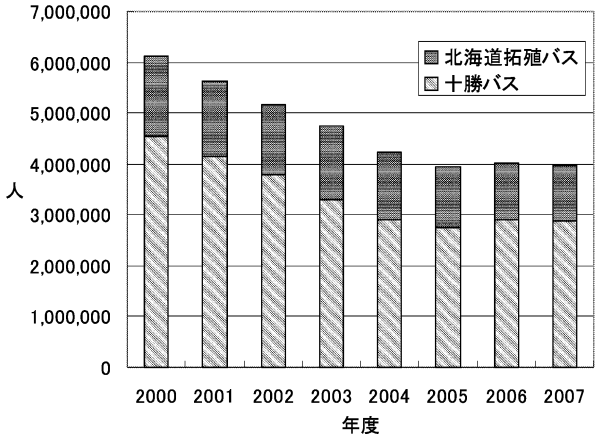

図８　バス利用人員（十勝支庁管内）

出所：帯広市統計書

注：2003 年度～2004 年度について，北海道拓殖バスの数値は，たくしょく交通の数値を含む。

用している。データは５年というわずかな期間であるが，近年は微減傾向である。しかしながら，2004 年度には輸送人員が増加しているなど，特異な動向も見られる。

１事業者なので，定期と定期外に分けて示す。先の釧路市とは異なり，定期利用者の割合が非常に小さい。14％（2007 年）に留まっており，道内平均を大きく下回る。観光都市であり，定期外利用が多いと考えられる函館市でも，2007 年の輸送人員に占める定期の割合が 11.5％であり，苫小牧市との差は大きくない[18]。この理由については不明だが，興味深い数値である。

3.6．帯広市

帯広市では，十勝バスと北海道拓殖バスが市内路線を運行している。

帯広市統計書では，十勝管内の一般乗合バスの利用人員が示されている。2000 年代前半は急激な減少が見られたが，2005 年度からはほぼ横ばいとなっている。

十勝バスの輸送人員の方が多く 2007 年度で全体の 72％を占めている。

十勝管内でバス利用人員が下げ止まり，横ばい，さらには微増といった状況も見られ始めている理由としては，帯広市で路線バスの利用活性化を目指して官民の連携が進んでいることが考えられる。例えば，北海道運輸局が帯広市・バス会社・利用者の協力体制の下で，帯広市内で利便性や効率性の高いバス路線づくりに取り組んだ事例(2006 年)[19]，2007 年度から実施された帯広市・事業者・運輸局などが協力して行ったモビリティマネジメント事業（独立行政法人　新エネルギー・産業技術総合開発機構　助成事業）やその後の関連事業の実施事例，環境モデル都市の指定（2008 年）等，公共交通活性化に向けた積極的な取り組みが効果をあげているとも考えられる。

3.7．小樽市

北海道中央バスが主に市内線を運行している。それ以外では，ジェイ・アール北海道バス，ニセコバスが小樽市と札幌市内などとを

表８　小樽市　市内バス・郊外バス乗車人員数

（千人）

年度	市内バス	郊外バス	合計
2003	－	4,945	－
2004	11,835	4,512	16,347
2005	11,777	4,306	16,083
2006	11,636	4,389	16,025
2007	11,351	4,320	15,671
2008	11,064	－	－

出所：小樽市統計書

注１：郊外路線には，札幌・余市・積丹・朝里川温泉・岩内・寿都を結ぶ路線が含まれる。

注２：－は数値不明

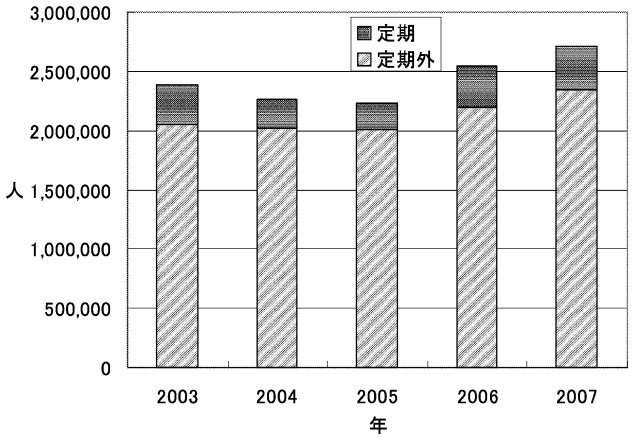

図９　北見市におけるバス利用状況

出所：北見市統計書

結ぶ一般の乗合バスを運行している。

小樽市はそのロケーションから，札幌をはじめとした周辺他町村との流動が比較的多いと思われ，これを反映してか，小樽市統計書では乗車人員数を市内バス路線と郊外バス路線に分けて集計している。郊外バス路線には上記のニセコバスや，ジェイ・アール北海道バスの数値も含まれている。その結果を表８にまとめた。小樽市では，2007 年度 1,567 万人の乗車人員があり，そのうち，72％が市内バスで占められる。

減少傾向にはあるが，対前年度比は近年では 98％以上であり，微減といえる。

3.8. 北見市

北海道北見バスが市内の一般乗合バス路線を運行している。図９は北海道北見バスのみのデータである。2007 年度で約 270 万人の利用があった。一社なので，定期と定期外の割合を見てみる。定期の割合は少なく，2007 年度は約 13％と低くなっている。苫小牧市同様，興味深い数値である。

表 9　各都市の比較

都市名		バス利用者数(千人)	乗用車保有台数(台)	人口(人)	一人当たり年間バス(電車・地下鉄)利用回数	乗用車 1 台当たりの人口
札幌市	バスのみ	111,121	794,312	1,874,410	59.28	2.36
	電車・地下鉄含む	216,980			115.76	
旭川市		15,410	178,943	357,182	43.14	2.00
函館市	バスのみ	7,226	141,109	290,873	24.84	2.06
	電車含む	13,767			47.33	
釧路市		5,992	102,660	191,407	31.31	1.86
苫小牧市		4,008	93,959	173,322	23.12	1.84
帯広市		3,990	101,709	170,286	23.43	1.67
小樽市		15,671	53,542	139,712	112.17	2.61
北見市		2,704	69,609	127,559	21.20	1.83

出所：各市統計書，北海道運輸局『数字でみる北海道の運輸　平成 19 年版』等による。
注 1：バス利用者数は 2007 年度，乗用車保有台数と人口は 2007 年 3 月末の数値
注 2：乗用車の台数は登録車と軽自動車を合計したものである。
注 3：各都市統計書では，輸送人員などでデータがまとめられているが，ここではそれを利用者数と同義と考えた。さらに，バス利用者数を年間延べバス利用回数と同義と考え，一人あたりバス利用回数を求めたが，この点については精査が必要である。
注 4：帯広市のみ，バス利用者数は帯広市資料による。図 8 のデータとは異なるので注意が必要である。

他の都市と異なり，2006 年から輸送人員が増加傾向に転じている。これは 2006 年 3 月の北見市・留辺蘂町・常呂町・端野町の合併で新北見市が誕生したことが関係していると考えられる。ただ，2007 年度も輸送人員が増加しているので市町村合併だけが理由ではなさそうにも思われる。この点は今後精査が必要である。

3.9. 各都市の比較

ここでは，これまで扱った各都市について比較を行う。札幌市・函館市については，市電や地下鉄が都市の旅客輸送で大きな役割を担っているため，それらを加算したものも含めた。以下の考察は，両市についてすべてこの条件で行っている。JR 北海道については，全ての都市で除外している。

バスなど公共交通の利用が活発であるかそうでないかは多様な要素で決められる。乗用車など自動車の保有状況，密度・道幅・起伏といった道路環境，通勤・通学需要の有無，都市経済の状況，業務や商業，居住エリアの分布といった都市構造，それらから発生する移動需要の多少などである。ここでは，各都市における公共交通の利用の程度について，上記の要素の一部を考慮して考えてみたい。

一般に，公共交通は，集約的な輸送においては乗用車よりも有利であるとされる。都市化が進んでいる地域では，集約的な輸送が発生しやすいと考えられるので，大都市では公共交通の利用が活発で，小規模の都市になるほど，利用が低調になると考えられる。利用が活発であるかどうかの基準は，さしあたり一人当たりの年間バス（電車・地下鉄）利用回数で考えてみよう。

表 9 によれば，一人当たり利用回数はおおむね都市規模順に並んでいる。札幌市では，電車・地下鉄を含めた一人当たり利用回数は

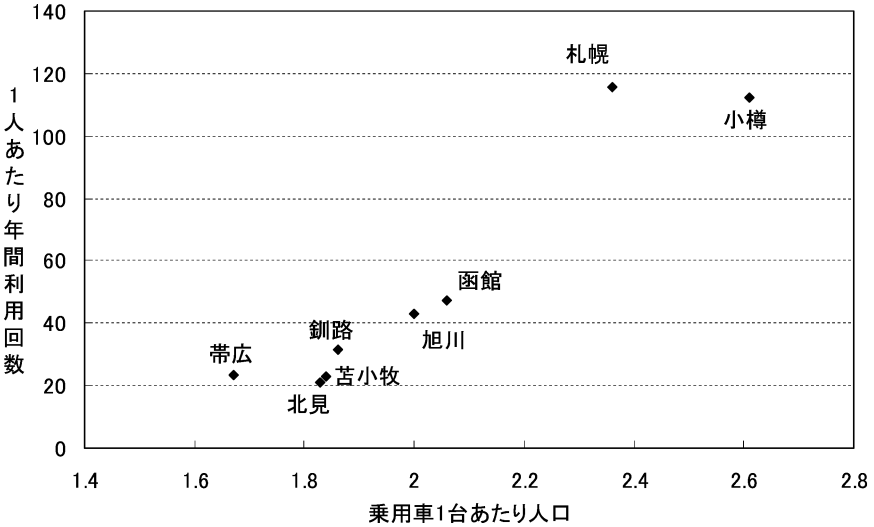

図 10　各都市の乗用車 1 台あたり人口に対する一人あたり年間利用回数

約 116 回に上る。市民全員に均すと，３日に１回ほどはバス・電車・地下鉄のいずれかを利用していることになる。

旭川市以下はおおむね人口が減少すれば，一人あたり利用回数も減少するという関係が見られるが，小樽市はその中で例外といえる。

次に，乗用車１台あたりの人口を見る。おおよそ，1.6～2.6 人／台の範囲に納まっている。目だって高いのは小樽市や札幌市，対して帯広市や北見市，苫小牧市，釧路市は，１台あたりの人口が相対的に少ない[20]。

ここで，乗用車一台あたり人口と，一人あたり年間利用回数との関係を見てみる（図 10）。この両者にはかなり強い正の相関が見られる。各都市の総トリップ数など，考慮すべき要素は他にもあるが，乗用車１台あたりの人口が少ない都市では，移動を乗用車に依存する場面が多いと推測できる。

さて，小樽市や函館市のように地方都市でも一人当たり年間利用回数が多い都市にはどのような特徴があるのだろうか。地理的には，傾斜地が多く，おのずと人が活動を行うエリアが絞られていると考えられる。この両市は，道内で見た場合，相対的には分散型の都市とはいえず，むしろ集積型の都市といえるだろう。都市の人口密度から，ある程度このことが判明することもあるが，市町村合併もあり行政区画としての都市の範囲に左右されてしまうことを考えると，DID（人口集中地区）の人口密度で判断するほうがよいだろう[21]。

表 10 は各都市の 2000 年，2005 年における DID 人口密度を見たものである。札幌市の人口密度が目だって高く，次に函館市，小樽市といった都市が 5,000 人/km² 台で続く。その他の都市は 4,000 人/km² 程度，あるいはそれよりも低い数値を示している。なお，札幌市以外の都市では，DID 人口密度が 2000 年から 2005 年にかけて低下している[22]。都市の空洞化が進み，都心部の人口が減少していることが考えられるが，分散化による DID 面積の増加によっても人口密度が減少するので，はっきりとはわからない。

表 10　各都市の DID 人口密度とその変化

（1 km² あたり）

	2000 年	2005 年	増減率
札幌市	7,777	7,966	102.4%
旭川市	4,233	4,158	98.2%
函館市	6,257	5,984	95.6%
釧路市	4,382	4,060	92.7%
苫小牧市	4,161	4,032	96.9%
帯広市	3,850	3,765	97.8%
小樽市	5,403	5,126	94.9%
北見市	3,401	3,280	96.5%

出所：国勢調査より作成

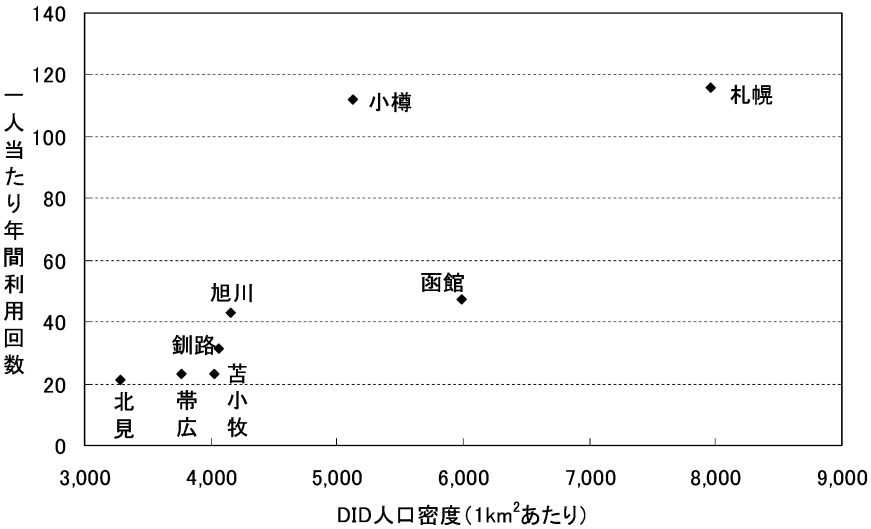

図 11　各都市の DID 人口密度対する一人あたり年間利用回数

さて，この DID 人口密度と，一人あたり利用回数の関係を見てみる（図 11）。両者には一定の相関関係が見られる。DID 人口密度が低ければ，一人当たり年間利用回数は少なく，密度が高くなれば，年間利用回数が多くなる。

函館市と小樽市についてさらに見てみる。函館市は，公共交通の一人当たり年間利用回数は全道で第 3 位にはあるが，図 11 からは DID 人口密度の割には利用が少ないといえる。さらに，函館市は一般に観光都市といわれており，公共交通機関の利用者総数に占める定期利用者の割合が小さい。函館市統計書によれば，その割合は 8.9%（2007 年）で，表 4 で見た全道平均を大きく下回る。これらのことを含めて考えると，公共交通の利用回数が多いというだけの理由で，函館市では公共交通の利用が盛んである，ということは必ずしもいえなくなる。

これに対して，小樽市は，函館よりもさらに地形的な制約が厳しく，活動エリアが限定

されている，道路建設の制約が多く道幅も狭いといったことが考えられる。図 10 で見た乗用車 1 台あたり人口が多いことはこのことが関係していると思われる。個別的交通手段よりも集約的交通手段の特徴が発揮されやすい条件が整っているのだろう。小樽市は函館市と同様に観光都市であり，観光客による利用が盛んである可能性も考慮しなければならないが，小樽市の観光スポットは JR 小樽駅や南小樽からの徒歩圏内に集中しており，観光客の公共交通利用は函館市に比べると限定的であると思われる[23]。

さらに，道内最大のバス事業者の本社所在地であることから，バス事業者がサービス水準を維持することで，サービス水準の低下がさらなる利用者減少をもたらす負のスパイラルに落ち込みにくかったという可能性もある。

以上，ここでは各都市を比較しながらの一般乗合バス輸送人員の推移その他を見てきた。輸送人員の推移については，顕著な増加を示す都市はないが 2004 年あるいは 2005 年頃から，札幌・旭川・釧路・帯広といった都市で利用者数の下げ止まり傾向，横ばい傾向が見られるようになってきたのが共通する動向である。

さらに公共交通の利用が盛んであるかどうかについて，一人あたり年間利用回数を用いて各都市を比較し，乗用車の普及状況や DID 人口密度の観点から，その結果を説明した。

4．バス事業者のサービス水準比較 ―― 利用情報の提供について ――

バスのサービス水準には様々な捉え方がある。車両，運行頻度，各種案内，系統のわかりやすさ，バスロケーションシステムの有無，等々である。現在，重要性を増しているサービスとして，web や携帯サイトでの情報提供があげられる。本章ではこの状況について各都市・事業者を調査した結果を述べている。なお，ここで扱うバス事業者は各都市で一定の規模のネットワークを有し，一般道路を中心に走行する一般の乗合バス事業者である。以下の web サイトによる情報提供は，2010 年 1 月時点で筆者が調査したものである[24]。

4.1．札幌市

札幌市には北海道中央バス，ジェイ・アール北海道バス，じょうてつバスが 3 大事業者で，その他，道南バス，夕鉄バスも一般乗合バス路線の運行を行っている。

北海道中央バスに関しては，札幌市内全路線の時刻表と料金が PDF ファイルで掲載されている[25]。時刻表は発ターミナル•バス停を基準としたもので，途中バス停の時刻に関しては，各バス停間の所要時間を掲載することで補っている[26]。トップページからもスムーズにリンクされ各 PDF ファイルに至り，使い勝手は非常に良いといえる。このファイルには各路線の料金が掲載されているが，距離に応じた料金が示されているのみで，バス停・バスターミナル相互間の料金はわからない[27]。このページとは別にトップページからワンクリックで携帯電話兼用のサイトがリンクされており，北海道中央バスの全バス停・

バスターミナルのバス時刻表が検索できる。2006年から運用が開始された[28]。

運行系統図については，フラッシュプレーヤーでバスマップが表示され，各路線に色分けされている。特定地域の拡大や縮小などにも対応し，洗練された印象を受ける。ただし，動作がかなり重く使い勝手がよいとはいえない。

また，地下鉄との乗り換え機能を有する18箇所のバスターミナルについては,「主要乗り場案内」として，ターミナル内の乗り場配置図，何番乗り場をどの路線が利用するか，について案内されている。

ジェイ・アール北海道バスについては,トップページから路線バスの項目に入ると，方面ごとに複数の路線がまとめられている[29]。その複数の路線がPDFファイルでまとめられ，全便について，主要バス停・バスターミナルの時刻が一覧で把握できるようになっている。これを時刻表PDFファイルとする。ただし，情報量が多く一つあたりのファイルが重いため，ネットで検索するというよりも，印刷して利用する方が便利であるといえる。

運行系統図については，トップページから同じく路線バスの項目に入ると，札幌都市圏の地図が表示されている。これがいくつかのエリアに分かれており，エリアをクリックすることで，当該エリアの詳細な運行系統図が表示される。路線ごとに色分けされて表示されており，使い勝手はよいといえる。なお，上記の時刻表PDFファイルにて，実際の走行経路に沿った方面ごとの路線図を掲示しているケースがあるが，そうでないケースもあり，統一性はとれていないようだ。

乗り場案内については，時刻表PDFファイルにて関係する路線のバスターミナル内各乗り場を図示し，当該路線が何番乗り場を利用するかを示している。印刷すれば使い勝手はよいといえる。

このサイト本体とは別に,「ジェイ・アール北海道バス時刻表」というサイトを開設している[30]。乗車バス停名を五十音のリストから入力し，乗車バス停名で絞られた降車バス停候補が自動で表示され，降車バス停を選択すると時刻の一覧が表示される，非常に便利なサイトである。携帯電話からの利用にも対応しており，また，ジェイ・アール北海道バスのトップページから，ワンクリックでこのページに行くことができ，利用頻度も高いと思われる。

さらに，同じくトップページから「ジェイ・アール北海道バス　ポール時刻表」というページへのリンクが貼られ，札幌都市圏（札幌市，江別市，北広島市，小樽市，恵庭市，長沼町）の全バス停・バスターミナルのポール時刻表が五十音のリストから選択できる。閲覧性，印刷対応の観点からは利便性が高いといえる[31]。

じょうてつバスは，トップページからワンクリックで全路線図が表示され，さらに，図の中のバス停・バスターミナルをクリックすると，ポール時刻表が表示される（PDFファイル）[32]。上記2社に比べると路線数が少ないので，そのような表示が可能である。時刻表についてもトップページから「停留所・時刻表検索」のページがリンクされ，五十音でのバス停リストのページに入る。ここでは，JRバスと同様にポール時刻表が表示される。利用者の感覚に沿ったものであり，高く評価できる。一方で，路線ごと，全便全バス停を一

覧するタイプの時刻表がなく，利用するバス停名がわからないなどのケースでは，不便さを感じる場合もあると考えられる。また，乗り場案内はサイト上には見当たらない。

なお，2009 年 10 月 1 日より携帯電話によるバス時刻表検索が導入されている[33]。機能は中央バスやジェイ・アール北海道バスよりもやや劣り，頭文字（五十音）より乗車バス停を選択し，時刻表を表示するという機能のみのようだ。

さて，札幌市には，「さっぽろえきバス navi」というサイトがある[34]。札幌市が運営し，札幌エリアの公共交通の乗り継ぎ経路や運行時刻など，各事業者の協力を得て配信しているサイトである。配信される情報は，上記 3 社のほかに，札幌市交通局（地下鉄・路面電車），JR 各線が含まれる。路線図やルート検索，路線時刻表，各路線の料金表が掲載されている。

「ルート検索」は検索結果に示された発着地間の時刻が一覧で表示される。「路線時刻表」は指定した路線の全便全バス停の時刻が一覧表形式で掲載される。通常の html ファイルで作成されているので，便数が多くページに入らない場合は，次ページへリンクされている。ポール時刻表はない。料金表は全バス停相互間のものがわかるようになっており，上記 3 事業者のサイトでは判明しなかったところである。これらは，いずれも PDF ファイルではなく html であり，使い勝手がよい。いずれにしろ，時刻に関しては利用目的に応じて柔軟に調べることができるというところが最大の強みであろう。

乗り場案内は，札幌市内のターミナルのみならず，多くのバス停を写真入りで紹介している。筆者の知る限りでは，複数の事業者の情報をこれだけ集約し，かつ機能性に富み，利便性が高いサイトはない。

また地下鉄駅と接続した 20 のターミナルについて，トップページから，乗り場案内とどの乗り場からどの路線がでるか，について整理されたページがリンクされている。

4.2. 旭川市

道北バスと旭川電気軌道バスの 2 社が市内路線を運行している。

道北バスの web サイトは，トップページから 2 クリックで時刻表が閲覧できるようになっている[35]。旭川市内については 2 つの方面別に分かれており，それぞれの PDF ファイルには複数の路線が掲載されている。全便の時刻が掲載されているが，バス停は主要なもののみである。その他に，市内部分の路線図や，旭川駅周辺ターミナル案内図も掲載されている。レイアウト的に，一般頒布用のものを web 掲載しているものと考えられる。料金については不明である。

これとは別に軽帯電話向けの時刻表サイトがあり，2009 年 11 月 11 日から運用が開始された[36]。市内各路線の全バス停の時刻を確認できる。目的とする方面からバス停を選択するようになっており，五十音順にバス停を検索する機能はない。現在，バス停によっては，一部料金検索もできるようになり，さらに，バスロケーションシステムを導入した「バス位置情報」も導入に向けて準備されている段階である。

旭川電気軌道バスは，トップページから市内バス路線名リスト，運行系統図に近いものとして「停留所一覧図」，時刻表，がワンクリッ

クで見られるようになっている[37]。時刻表は全便主要バス停の時刻掲載のもので，レイアウト的に，一般頒布用のものをPDF化して掲載しているようである。停留所一覧図は，路線ごとに色分けされているわけではなく，系統図として利用するには難がある。料金は不明である。情報としては極めてシンプルなものであり，目的に応じた選択は容易であるといえる。

この両者の情報を統合したサイトとして，「旭川バス時刻情報」というサイトがある[38]。「旭川情報ねっと」運営委員会という民間組織が，道北バスと旭川電気軌道バスの両者の協力の下に運営している。携帯電話での利用に対応したサイトである。バス停名を検索しての時刻表表示，頭文字（五十音）から選択しての時刻表表示，地域からバス停を選んでの時刻表表示，といった機能がある。バス会社との合意により，さっぽろえきバスnaviのような全便全バス停の時刻を一覧する機能については備えないことになっているようだが，全便主要バス停を一覧する機能は備えている。さっぽろえきバスnaviと同様，htmlで作成されており，操作性が良い。

乗り場案内については，旭川駅前について，案内図が掲載されている。筆者らも旭川市に調査にいったが，旭川駅前のバス乗り場は分散しており，極めて分かりにくい。旭川駅の高架化工事が進捗しているが，それに伴ってバスターミナルとして集約化される計画もある。

運行系統図については，「あさひかわくるーりバスマップ」がPDF形式で掲載されている[39]。

またトップページには「時刻が違うとの問い合わせが増えています」旨の注意書きがある。各バス会社の情報を元に作成しているための誤植であろう。バスの利用者から見れば，会社が異なっても時刻や運行系統さえ分かればよいのであり，会社ごとに情報が散在し，それを改めて集約するという情報提供のあり方が問題になってくるとも考えられる。

4.3．函館市

函館バスが主たる乗合バス事業者である[40]。

時刻表については，トップページから「函館バスロケーション」というサイトにリンクしており，そこで時刻表検索，バス接近情報検索ができる[41]。バス停名を入力し検索する方式と五十音から選択する方式の両方が備わっており，日常的な利用者には利便性が高いといえる。多数の乗り場を有するバス停・バスターミナルについては，乗り場ごとに時刻表を分けている。

道内のバス事業者で唯一と思われるバス接近情報検索を導入しており，利用者は待ち時間を有効に使えるというメリットを有する。都心部から帰宅するときなどは，近隣の商業施設等で待ち時間を過ごすことができ，冬場は特に効果的と考えられる。全路線に関する全便全（主要）バス停の時刻を一覧できるページは存在しないが，主要3路線については，最近，新規に全便全バス停の時刻を掲載したページ（PDFファイル）を作成し，トップページからリンクしている。

運行系統図についてはトップページから路線別に色分けされたPDFファイルがワンクリックでリンクされている。

乗り場案内については，函館駅，五稜郭，

松風町といった，複数の乗り場を有するバス停・ターミナルについて，「函館バスロケーション」の検索結果から表示することができる。

運賃については不明である。

4.4. 釧路市

くしろバスと阿寒バスが主たる乗合バス路線運行事業者である。

くしろバスについては，トップページから「釧路市内近郊路線バス案内」という時刻表サイトがリンクされている[42]。そのページに「路線時刻表一覧」が掲載されている。つまり，全路線のリストがある。路線名をクリックすると，その路線の全便全バス停の時刻表が一覧で掲示される。便数が多い場合は複数ページにまたがるが，html 表示であるため，移動がスムーズで操作性もよい。この「釧路市近郊路線バス案内」には，「時刻表検索」の機能も備わっている。頭文字検索，あるいはバス停名を入力して検索すれば，乗車バス停における各方面発時刻が一覧で掲示される。

運行系統図はトップページからワンクリックで閲覧できる。PDF ファイルで路線別に色分けされた市内路線図である[43]。

バス乗り場の案内については，乗り場が多い釧路駅前ターミナル・十字街バス停の乗り場配置図がトップページからリンクされている。

運賃については，市内全路線の運賃表を PDF ファイルで開示しており，すべての発着地相互間の運賃が把握できるようになっている。トップページからの直接リンクである。事前把握には便利である。

なお，次章で述べる生活交通路線などの補助対象路線の一覧をトップページからのリンクで開示し，サイト閲覧者への理解を求めている点は，札幌や旭川，函館といった都市では見られない取り組みである。

阿寒バスは主に郊外路線を運行している[44]。トップページからリンクされる「定期路線乗り場の案内」にて，主要路線名の一覧が掲示され，路線名をクリックすることで当該路線全便の時刻が掲載される。ただし短距離路線の場合は発地時刻のみで途中バス停の時刻は掲示されていない。長距離路線については途中バス停についても時刻が掲載されている。運行系統図は見当たらず，また「掲載以外の路線についてはメールにてお問い合わせください」と但し書きがあることから，市内を走行する全路線の時刻が掲載されていない可能性がある。携帯電話専用のサイトはあり，バス停ごとの時刻表が表示される[45]。頭文字（五十音）からバス停・路線を選択するという簡便なものである。

阿寒バスも，釧路バスと同様，生活交通路線に指定され補助を受けている路線を web サイト上で開示している。

釧路市内バス路線はくしろバスが多くの運行本数を占めているためか，両者のバス利用情報が統合されたサイトは存在しない。

4.5. 苫小牧市

苫小牧市では苫小牧市交通部が苫小牧市営バスを運行している。道南バス株式会社も郊外路線を運行し乗り入れているが，市内路線に関しては，苫小牧市営バスのみである。

2010 年度から市営バスの道南バスへの部分的な運行委託が開始され，2012 年度には，道南バスへの路線委譲が行われる予定であ

る。

市営バスのトップページには，運行系統図（苫小牧市営バス運行系統図）と各路線別時刻表が掲載されている[46]。運行系統図は他都市同様，PDF ファイルで色分けされている。各路線別時刻表については全便全バス停の時刻が掲載されているのが特徴である。

他都市では一般的に見られた携帯電話による時刻検索機能やバスロケーションシステムといった機能は存在しないようである。

4.6. 帯広市

帯広市は十勝バスと北海道拓殖バスが市内路線を運行している。

十勝バスはトップページから「路線バス」のページへリンクがあり，「路線バス」ページから運行路線別時刻表が調べられるようになっている[47]。路線別に全便全バス停の時刻が PDF ファイルで一覧表示されている。また同じ「路線バス」のページから，帯広駅前バスターミナルの乗り場案内図とポール時刻表が表示されるページに至る。

さらに，乗車バス停名と降車バス停名を入力・検索すれば，時刻・運賃が掲示される「時刻・運賃　検索」というサイトを試験運用中である[48]。フォーマットから推測すると携帯電話からの利用も可能であろう。

運行系統図については「路線バス」のページからのリンクで，色分けされた系統図が PDF ファイルで表示される。なお，「ポケット時刻表」として一般頒布用の時刻表も同じく PDF ファイルで掲載しており，実に多様な時刻や料金検索の方法が確立されている。

携帯電話による時刻検索については，乗車停留所検索，行先停留所検索，系統検索（系統番号より乗車停留所を検索）の 3 種類の検索の方法がある。料金は検索できないが，全バス停・ターミナルについての時刻が表示されるものと思われる[49]。

釧路市と同様，「路線バス」のページからのリンクで，「生活交通維持路線」の一覧が示され，19 路線が補助対象になっていることがわかる。

北海道拓殖バスについて[50]。トップページからリンクされる「バス時刻表」というページに，路線別の時刻表，「路線図」とされる運行系統図が地域別（市内線，近郊線など）に色分けで掲載されている。路線別時刻表については，全便全バス停の時刻が掲載されている。携帯電話によるサイトや，乗り場案内は見当たらない。料金は web サイト上では示されない。

帯広市は大手 2 社が運行しているが，統合された時刻・料金の検索サイトは存在しない。

4.7. 小樽市

北海道中央バスが市内の一般乗合バス路線を運行している。郊外を含めると，ジェイ・アール北海道バス，ニセコバスが札幌市内などとを結ぶ一般の乗合バスを運行している。

北海道中央バスについては，札幌市で述べたものとほぼ同様だが，運行系統図については，市中心部の一部分が PDF ファイルで掲載されており，同じファイルに小樽駅前ターミナルの乗り場案内が掲載されている。

他社運行の郊外路線は当然ながら市内にも乗り入れてくるものの，市内・郊外あわせたほとんどの路線が北海道中央バスにより運行されているといってよく，各社の時刻表を統合したサイトは存在しない。

表 11　各事業者における web による情報提供状況一覧

都市名	バス事業者	時刻検索機能（携帯電話サイト含む）	路線毎全便全バス停の時刻一覧表示，△は主要バス停のみ	運行系統図，△は系統図としての役割を十分に満たさないもの	乗り場案内（主要バス停・バスターミナル）	料金案内，△は一部路線で導入か試験運用中	備考
札幌市	北海道中央バス	○	△	○	○	△	
	ジェイ・アール北海道バス	○	△	○	○	×	
	じょうてつバス	○	×	○	×	×	
	統合サイト	○	○	×	○	○	
旭川	道北バス	○	△	○	○	△	バスロケーションシステムを準備中
	旭川電気軌道バス	×	△	△	×	×	
	統合サイト	○	△	○	○	×	
函館	函館バス	○	×	○	○	×	バスロケーションシステム運用中
釧路市	釧路バス	○	○	○	○	○	
	阿寒バス	○	△	○	×	×	
苫小牧	苫小牧市営バス	×	○	○	×	×	
帯広市	十勝バス	○	○	○	○	△	
	北海道拓殖バス	×	○	○	×	×	
小樽市	北海道中央バス	○	△	○	○	×	
北見市	北海道北見バス	○	○	○	×	○	通勤・通学定期運賃も検索可能

4.8. 北見市

北海道北見バスが市内の一般乗合バス路線を運行している[51]。

北海道北見バスはトップページに時刻表検索機能（「停留場名で探す」「路線名で探す」「路線図から探す」）を設けており，道内では唯一と思われる。「停留所名で探す」からは各バス停の時刻表が路線別に表示される。「路線名で探す」「路線図から探す」は路線を指定すると，当該路線の全便全バス停の時刻が表示される。同時に，そのページからすべての発着地に対応した料金検索もできる。普通運賃だけでなく通学や通勤定期の運賃も検索できるという機能を有する。

運行系統図は上記の「路線図から探す」で示される。

携帯電話利用による時刻表検索サイトもある。乗車バス停と降車バス停を選択すると発着時刻と料金が表示される[52]。

4.9. 各都市の比較

表 11 にて，上記で紹介した内容を一覧表にした。現在，web の環境があれば，本稿で対象とするすべての都市で一般の乗合バス路線

の時刻を把握することが可能となっている。携帯電話による時刻検索が可能となっている都市も多い。また，統合サイトがある都市では，事業者の一部機能が欠けていても，統合サイトが補っており，相互補完関係がある。

料金については，区間ごとの運賃表示に難があるためか，十分に広がっているとはいえない。

しかし，これらの様々な機能が web サイトに備わっていることが利用者の利便性を高める，とは一概にいえない。例えば通勤・通学でバスを利用している利用者であれば，時刻検索の機能は必要でも，料金検索は不要である。運行系統図は，不案内な旅行者にとっては必須だが，頻繁に利用する地元住民には必要性は感じられないかもしれない。バス停名から時刻を検索できる機能は日常的な利用者には便利だが，不案内な旅行者などには，全便全バス停の一覧表示を運行系統図と組み合わせて使うほうが便利かもしれない。機能が多様になったために，目的とする情報にたどり着くのが困難になるケースもあるだろう。

web によるバス利用に関する情報サービスは，あくまでサービスの一環であり，乗合バスのサービス水準はその他の多様な要素から判断することが妥当である。

5．地方分権下のバス路線に対する補助

5.1．規制緩和と地方分権の進展

浅妻・橋本（2009）でも触れているように，2002 年 2 月から，乗合バス事業の規制緩和が実施された。従来は，参入規制により競争を制限して地域独占を認める需給調整規制を実施する代わりに，不採算路線の維持は，バス会社の内部補助で行われていた。国や自治体による地方バス路線維持費補助制度はあったが，路線ごとの補助ではなく，事業者に対する補助であった[53]。

この需給調整規制が廃止されるという規制緩和に伴い，2002 年 2 月に地方バス路線維持費補助制度が大幅に変更され，路線の維持に地方自治体がより主体的に関与することとなった。すなわち，都道府県を中心に設置された地域協議会において，維持が必要とされた広域的・基幹的路線について，国と自治体が協調して維持対策費の補助を行うというものである。これを生活交通路線維持費補助という。ナショナルミニマムの観点から，国も路線維持費を補助している。事業者に対する補助から路線ごとの補助へと変更されたことも重要である。

一方，国の補助対象から外れる生活交通確保対策については，行政・事業者などの関係者で構成される協議会の議論を踏まえ，地方自治体の判断で維持される場合は財政措置が講じられるとした。都道府県の単独補助によったり，当該市町村や地域住民等の負担によって維持したりする。これには交付税措置があり，地方負担額の 8 割とされている[54]。

この地方自治体独自の補助制度の導入が実際に進んでいるかどうかについては，青木・田邊（2007）に詳しい。これは，都道府県単位の分析であるが，規制緩和・地方分権の進展により，大部分の 41 道府県が独自の補助制度を設けている。地方バス路線維持費補助制度の変更により国の補助対象から外れることになった生活路線の多くは，自治体独自の補助制度により存続した。しかし，これらの補

表 12　北海道の地方バス路線維持費補助について

<table>
<tr><th colspan="3" rowspan="2">区分</th><th colspan="4">補助基準</th><th rowspan="2">摘要</th></tr>
<tr><th>運行回数</th><th>路線長</th><th>輸送量</th><th>負担割合</th></tr>
<tr><td colspan="3">Ⓐ生活交通路線維持費補助金
（複数市町村路線，広域行政圏の中心市町村等にアクセス）</td><td>1 日 3 回以上，ただし地域協議会が承認した場合は平日 3 回以上</td><td>10 km 以上</td><td>15－150 人</td><td>国　1/2
道　1/2</td><td>補助対象経費は経常経費と経常収益の差額（経常費用 9/20 を上限とする</td></tr>
<tr><td colspan="3">Ⓐ路線維持合理化促進事業費補助金
（インセンティブ措置）
※事業者の経営努力を促進するための措置</td><td colspan="3">要件：①かつ②
①キロあたり経常費用が地域標準経営費用を下回ること
②事業者の経営が前年度より改善されていること（コスト減または収入増）</td><td>国　1/2
道　1/2</td><td>補助対象経費：①＋②のいずれか多い方
①キロ当たりの経常費用と地域標準経常費用の差額 5 %
②コスト減の場合はキロ当たり経常費用の減少額×20%，収入増の場合はキロ当たり収入の増加額×20%</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Ⓑ準生活交通路線維持費補助金</td><td colspan="2">複数市町村</td><td rowspan="2">1 日 2 回以上，ただし地域協議会が承認した場合は平日 2 回以上</td><td rowspan="3">10 km 以上</td><td rowspan="2">10－150 人</td><td rowspan="2">道　1/2
市町村 1/2</td><td rowspan="3">・補助対象経費は国庫と同様
・黒字事業者及び JR バスについては，複数市町村・過疎市町村路線のみ補助（補助率：道 1/4，市町村 1/4）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">同一市町村</td><td>過疎市町村</td></tr>
<tr><td>その他市町村</td><td>1 日 3 回以上，ただし地域協議会が承認した場合は平日 3 回以上</td><td>15－150 人</td><td>道　1/3
市町村 1/3</td></tr>
<tr><td colspan="3">Ⓑ市町村生活バス路線運行補助金</td><td colspan="3">一定の基準を満たす廃止代替路線（運行に係る実欠損）</td><td>道　1/10
市町村 9/10</td><td>民間事業者等が廃止した乗合バス路線を市町村が自主運行する場合に助成</td></tr>
</table>

出所：北海道資料から作成

助制度の内容は，補助率や補助対象路線の規定に地域差が見られるという。また，世帯当たり自動車保有台数が高く，不採算バス路線を数多く抱え，補助の必要性が高い自治体ほど制度を設ける傾向があるようだ[55]。

以上見たように，乗合バスの路線維持について，地方自治体を政策の主体とする地方分権化が進んでいる。バスの運営を事業者任せ・国任せにする時代は終わり，地方自治体や地域住民がバス事業をどうしていくのかを主体的に考える時代になったといえる[56]。

5.2. 北海道の地方バス路線維持費補助制度について

地方分権化に伴い，北海道でも独自の補助制度を設け，国の生活交通路線に対する補助と並存することになった。さらに，市町村によっては，独自補助も見られる。乗合バスに対する補助制度は大きくは以下の 3 つに整理されることとなった。

Ⓐ国と道が維持する路線

Ⓑ道と市町村が維持する路線

Ⓒ市町村のみで維持する路線

区分は路線範囲，路線長や輸送量，運行回数などによる。

表 12 は，ⒶとⒷに関して整理したものであ

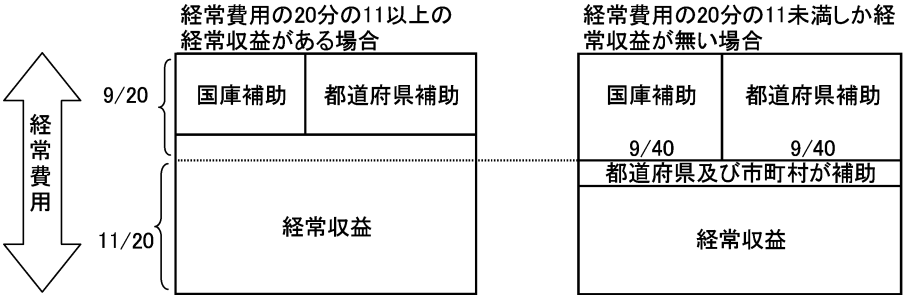

図 12　経常収益が経常費用の 11/20 を下回った場合の措置について

出所：交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会・今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（第 3 回）（平成 18 年 5 月 25 日）の「資料 2 ：現行の支援制度とその課題」（http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/rikujou/jidosha/bus/03/images/04.pdf）

る。

Ⓐが国庫補助路線（道との協調補助）であり，Ⓑが道の単独補助路線（市町村との協調補助）である。

Ⓐの生活交通路線に対する補助においては，事業者の費用の算定に当たり，地域の標準コストを超える部分については費用として算定せずコストの高い事業者に自己負担を求めたり，補助対象路線を，経常収益が 55%以上の路線であって平均輸送量が 15 人以上の路線に限定することで国庫による際限のない補助の支給を防止したりするなど，効率化を図っている。

図 12 でこの「経常収益が 55%以上」の内容を示した。補助対象経費は経常費用の 9/20（国・都道府県の折半）までとし，それを超える場合は，都道府県及び市町村が補助しなければならない。これは国庫補助の要件となっている。地方自治体がバス路線維持費補助政策の主体となった現在，この仕組みがあることで，自治体は財政負担軽減のため，地域協議会等で必要な議論を行い，地域公共交通に関する計画を立てる動機となっている。なお，図では「経常費用の 20 分の 11 未満しか経常収益がない場合」においては「都道府県及び市町村が補助」としているが，北海道では市町村が 10 割負担している[57]。

新しい動向としては，2008 年度から導入されたインセンティブ措置があげられる。路線維持合理化促進事業費補助金という。これは国の制度であるが，実施するか否かは都道府県にゆだねられており，実施した場合は国と都道府県の協調補助になる。この制度が導入された背景には，地域の標準コストを下回る事業者にとっては，コスト削減をしても補助金が減額されるだけの結果となることから，一層のコスト削減を促すインセンティブ措置の導入を検討する必要性が主張されていたことがあげられる[58]。

5.3．補助金額の推移

北海道のバス路線維持に関わる補助金支出の推移について，次の表 13 にまとめた。生活交通路線について，市町村からの支出があるが，これは経常収益が経常費用の 11/20 を下回る事業者に対する補助である。また，準生活交通路線では，道の負担よりも市町村の負担が多い状況が続いている。準生活交通路線

表 13　地方バス維持費補助に係る国・道・市町村負担額の推移

単位：千円

区分		2002 年度	2003 年度	2004 年度	2005 年度	2006 年度	2007 年度	2008 年度
生活交通路線	国	1,048,965	1,103,781	1,053,454	1,045,105	1,098,062	1,099,237	1,147,989
	道	1,048,981	1,103,790	1,053,460	1,045,118	1,098,072	1,099,252	1,147,988
	市町村	111,101	97,094	76,262	89,889	95,387	105,817	111,307
準生活交通路線	道	94,318	83,638	70,908	66,748	63,041	61,432	63,137
	市町村	113,152	103,656	87,553	83,869	77,825	79,106	82,363
市町村生活バス路線	道	86,984	82,857	77,735	76,600	70,273	63,188	60,167
	市町村	783,659	736,394	700,245	689,982	633,067	569,366	542,128
合計	国	1,048,965	1,103,781	1,053,454	1,045,105	1,098,062	1,099,237	1,147,989
	道	1,230,283	1,270,285	1,202,103	1,188,466	1,231,386	1,223,872	1,271,292
	市町村	1,007,912	937,144	864,060	863,740	806,279	754,289	735,798

出所：北海道資料による

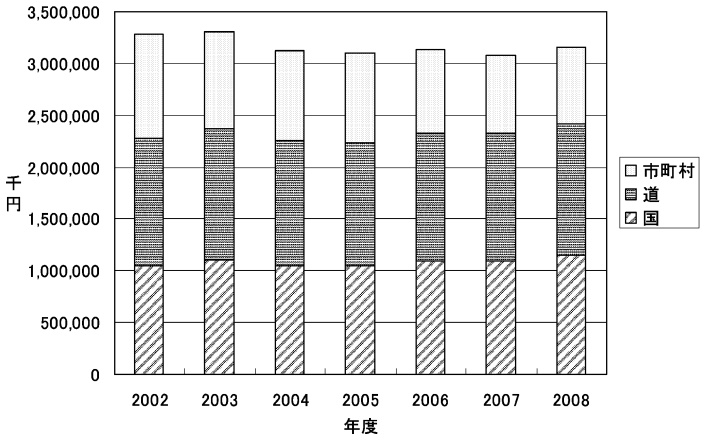

図 13　道内の地方バス路線維持費補助額（国・道・市町村の総額）の推移

出所：北海道資料による

の補助対象経費は，生活交通路線とほぼ同様である。ただし，経常収益が経常費用の 11/20 を下回る事業者について，市町村の協議・判断により補助の有無を決定するとしている。市町村の支出が道の支出を常に上回っていることから，市町村が，経常収益＋補助金の合計が経常費用の 11/20 に達するようさらに補助を行っているということがわかる。

北海道が関わる地方バス路線維持費補助の総額（国・道・市町村の支出の合計）の推移を見たのが図 13 である。

2002 年以降，増減を繰り返しながら，総額は 30 億円を超える状況で推移している。乗合バス利用者の減少により経営状況の困難がいわれる中で，補助金額が顕著な増加傾向に無いのは，不採算路線の廃止や事業者の経営合理化などによる要因も大きいと思われる。次の図 14 は北海道内のバス事業者（貸切含む）

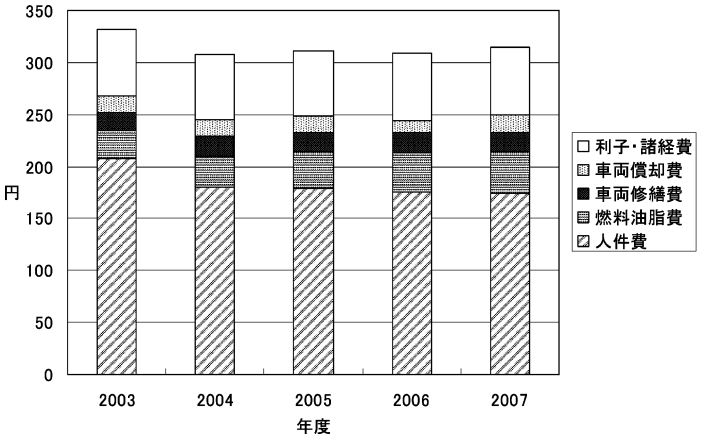

図 14　道内バス事業者（貸切含む）の実車走行キロあたりの原価
出所：社団法人北海道バス協会（2009）

の実車走行キロあたりの原価を示したものである。図からわかるように，人件費がかなり削減されており，経営合理化が進められていると考えられる。なお，原油価格高騰の影響で燃料油脂費が膨らんでおり，全体としては，減少には至っていない。この点についてはより詳細な考察が必要である。

ところで，ここまで紹介した地方バス路線維持費補助に関するデータには，5.2 の©にあたる市町村単独補助路線の金額などが含まれていない。道内の各市町村の補助制度や補助金額の詳細についてまとまった資料はなく，個別自治体の資料から整理していく必要がある[59]。本稿で各都市比較の対象となる 8 市のうち，小樽市以外では市単独補助があるようだが，細かな制度の比較，支出された補助金の推移について，一部不明なところや整理しがたいところもある。本稿のテーマと密接に関連する事項ではあるが，これについては別稿に譲ることとする。

6．まとめにかえて

5．で紹介した規制緩和に伴う補助制度の変更，さらには 2006 年 10 月の道路運送法改正により，一般乗合バス事業に関する地域の主体性が問われている。

道路運送法の改正は，一般の乗合バス事業が該当する 4 条バス（道路運送法の第 4 条に基づいて運行されるバス）について，地域公共交通会議で，協議が整ったものに関してはその許認可を弾力的に取り扱うとした[60]。運賃（上限認可制から届出制へ）・停留所・ダイヤ設定・事業者選定の自由度・許可手続きの簡略化を保証・プティバスや「路線不定期運行」「区域運行」（デマンド）の 4 条バスとしての運行，などである[61]。

以上のことからバスを含む地域公共交通の運営に対して，市町村が主体的にかかわる必然性が出てきており，公共交通担当の職員を置く自治体も増えてきているという[62]。

本稿の 2 ～ 4 章では，各地域・都市ごとの輸送状況やサービス水準のごく一部の事例を

紹介・整理したが，これらの情報収集・整理はもとより，住民がバスサービスに望むことは何かをより明確に把握しつつ，適切な交通計画を策定するなど，バス利用を促進する各種の取り組みを地域ぐるみで推進する必要がある。

使いやすい地域公共交通を実現することで，住民の公共交通での到達範囲の拡大，コミュニティの形成や市街地の活性化，高齢者の外出機会が増えることにより結果的に医療費の削減を生む，自動車利用が減少することで安全・安心なまちづくりが可能になる，などのメリットがある[63]。さらには地球環境問題に対する取り組みにもなりうる。現在環境省が中心となって実施されている「環境モデル都市」の取り組みでは地域公共交通に関わるものが多い[64]。こういった地域公共交通に関する理解を地域ぐるみで深め，地域が主体となって新しい乗合バスのあり方を模索する中で,利用促進が可能となるものと思われる。

幸い，乗合バスに関する地方分権化が進んでから一定の時間が経過し，中部地域公共交通研究会編著(2009)や秋山･吉田編著(2009)といった，地域主体の交通計画に関する方向性を指し示す業績が増えつつある。また分権化が進む中で地域が主体となったバス利用の活性化に関する取り組みも蓄積されている。各地域特殊な事情もあるが，他地域の経験や研究の蓄積をバス利用活性化の取り組みに活かしていくことが重要である。

〈付記〉

本稿は財団法人北海道開発協会による平成21年度研究助成「乗合バスのサービス水準と利用者ニーズに関する研究」による研究成果の一部である。

注

1　バス産業勉強会(2009)，p 1，を参照した。

2　地域公共交通とは地域の生活者の日常生活に密接に関わる乗合バスをはじめとした運行距離の短い公共交通を指す。飛行機や長距離鉄道は含まれない。「生活支援」というのは，移動という行為が日常に社会生活に欠かせないものである以上，それを支える交通手段が不可欠であるという考え方である。高齢化問題への対応やバリアフリーの重要性が高まる中で，自動車を運転できない人々にとって，地域公共交通が市民生活を支える「生活支援」の側面を持っていることを重視している。(秋山・吉田編著，2009，pp.8-11.)

3　北海道の乗合バス事業の現状や展望については高見（2008）に詳しい。

4　2008年10月の数値。『日本国勢図絵 2009/10』による。

5　例えば，2008年8月22日付け日本経済新聞「ガソリン高で首都圏，マイカー離れ鮮明に，バス・鉄道に切り替え」，2009年5月24日付け日本経済新聞「バスの復活はホント？―警察のIT活用，遅れ少なく」など。

6　なお，運輸支局は支庁内のさらに町村レベルで分かれている。そのため，支局ごとの人口集計はやや煩雑な作業である。

7　2007年度末には，乗用車（登録者＋軽自動車）の保有台数が前年度末より減少した。保有台数の統計が始まってから初めてのことであるとされる。

8　各都市の図あるいは表のタイトルはなるべく出所の統計書の表記に従った。なお，これらの情報収集・整理について，北海学園大学浅妻ゼミナールⅠの学生の協力を得た。

9　例えば，札幌市の場合は，図3で都市間高速バスを運行する多数の事業者が含まれていないことから，このことが確認できる。一方，表5などで示した全道の統計には全ての乗合バスの輸送人員が含まれている。

10　例えば，函館市内～函館空港を結ぶ函館帝

産バスのシャトルバスがあげられる。

11　その他にも，過去の統計の制約から，都市毎に対象とする期間が異なっているという問題があるが，過去のデータを入手しきれていないためであり，今後フォローしていきたい。

12　札幌市のケースでは，エリア外の事業者である夕鉄バスや道南バスの郊外路線も輸送人員にカウントされる。夕鉄バスは，夕張・栗山方面と，江別・新さっぽろ・札幌大通を結ぶ系統があり，道南バスは，洞爺湖温泉―定山渓―札幌を結ぶ系統がある。

13　2001年は1995年に比べて72％の輸送人員であるが，2007年は2001年に比べて88％の輸送人員であり，減少の程度は緩和している。なお，1999年は例外といえる。

14　1999年9月27日付け北海道新聞による。

15　旭川市統計書による。

16　当時，函館バスの経営サイドでは，毎年5％の利用者が減少しているとし，マイカーの増加，少子化などをその原因と考えている。統廃合で通学距離が伸びた児童の輸送に目を向けるなどして，収益の確保を図りたいとしている。(2003年6月28付け北海道新聞による)

17　くしろバスへのヒアリングによる（2009年8月5日，実施）

18　函館市統計書より。なお，電車を含めると8.9％である（2007年度)。

19　2006年6月29日付け北海道新聞

20　ここでは，乗用車保有台数は，登録車台数＋軽自動車台数であるが，1台あたり人口の少ない都市では，セカンドカーとして購入するケースの多いといわれる軽自動車の保有割合が高いと考えられる。

21　集積型の都市であるかどうかがどのように判断されるかということについては十分検討していない。中心市街地の昼間人口や業務機能，商業機能の集積度など多面的に見ることが必要と考えられる。なお，吉田邦夫監修（1998)『環境大事典』（工業調査会）における拙著「都市・地域と環境問題」の節で，都市集積を以下のように説明している。「都市の大きな特徴は人口と生産手段・生活手段が〈集積〉(agglomeration)していることである(都市集積)。資本主義下においては，都市に資本と労働力人口が集中・集積し，資本にとって利潤をえるための空間となるために，都市集積は必然的に起こる現象であるといえる。この現象が国土全体に行き渡るようになったのは，18世紀の産業革命以降であり，資本家は機械を中心とした固定資本を集中・集積させることによって利潤を大きくする方法を発展させた。この固定資本の操業には労働者が工場付近に集住することが求められ，集積をてこにした工業化が進むと都市化もすすむことになった。独占段階ではそれに加えて金融資本などの諸資本が集積し，金融機能などを通じた大都市圏の他都市，他地域に対するコントロール機能が生じ始めた。さらに現代ではサービス，情報などの管理機能を持つ資本や行政機関が集中・集積し，それと相まって労働力人口をはじめとする人口が増加するのが都市集積の形態となっている。」

22　札幌市では1960年のDID人口密度は9,500人/km² を超えていたが，1980年頃までは市街地の急激な拡大で減少傾向にあった。1980年頃以降はほぼ横ばいで推移している。札幌市市民まちづくり局公共交通担当部（2009）による。

23　観光客の利用については「おたる散策バス」が導入されている。小樽市内の観光スポットを中心に設けられた停留所を，3コースに分けて回る路線バスで北海道中央バスが運行する。ウイングベイ小樽方面へ向かうA（マリンコース)，天狗山方面へ向かうB（ろまんコース）小樽水族館方面へ向かうC（うしおコース)がある。2001年から運行を開始した。

24　結果については，事業者に確認をとったものではない。情報の誤りについては筆者の責任である。

25　トップページは，http://www.chuo-bus.co.jp/，である。

26　本稿ではバス停留所を「バス停」とし，そのうち，「自動車ターミナル法」(昭和34年4月15日法律第136号）に定められた「自動車ターミナル」に当てはまるものについては「バ

スターミナル」としている。バスターミナルとは，バスの始発地・終着地を施設化したもの，と考えてよい。

27　北海道中央バスでは1区，2区……という距離に応じていると思われる運賃区分の体系をとっている。このPDFファイルには各区の運賃が掲載されているのみである。

28　アドレスは，http://www.bustei.com/，である。

29　トップページは，http://www.jrhokkaidobus.com/index.html，である。

30　アドレスは，http://www.busdia.com/，である。

31　「ポール時刻表」とは，通常，実際のバス停で表示される時刻表（系統別，発時間を掲載）のことを指す。

32　アドレスは，http://www.jotetsu.co.jp/bus/，である。

33　アドレスは，http://www.jotetsu.co.jp/bus/mobile/MblFiles/index.html，である。

34　アドレスはhttp://ekibus.city.sapporo.jp/。開設は2004年である。2009年11月18日にリニューアルオープンし，大幅な機能向上が図られた。

35　アドレスはhttp://www.dohokubus.com/，である。

36　アドレスはhttp://timesv.douhokubus.com/，である。

37　アドレスはhttp://www.asahikawa-denkikidou.jp/，である。

38　アドレスはhttp://time.ajnet.ne.jp/，である。

39　「あさひかわくるーりバスマップ」とは旭川市内を走る定期路線バスのバス停および路線マップである。2005年6月，旭川市の呼びかけで，旭川市職員，関係団体4社，バス事業者3社（当時は旭川電気軌道株式会社が分社化された「㈱会社あさでん」運行のバスが存在した），一般公募市民3名が集まり，ワークショップ形式で議論を重ね，同年9月に一般に配布を行うに至った。その後2006年に改訂版を発行し，2007年に旭川電気軌道とあさでんが合併したため再度改訂版が発行された。市内を走る路線やバス停などがわかり，乗り換えポイントなど重要なバス停は強調して掲載されている。また裏面には，市内中心部の拡大図および駅周辺のバス停乗り場，路線番号と行き先，主要施設へのアクセス方法や所要時間と料金などが記載され，初めて利用する人でもわかりやすくなっている。このマップは，各バス会社案内所や旭川市広報，観光協会から入手できるが，旭川市および旭川情報ねっとホームページでもPDF形式で配信されている。（旭川情報ねっとホームページの記載事項より引用（一部編集），http://time.ajnet.ne.jp/busmap.html）

40　トップページのアドレスはhttp://www.hotweb.or.jp/hakobus/，である。

41　アドレスはhttp://www.hakobus.jp/，である。

42　アドレスは，http://www.softbeat.co.jp/~bus/index.php?act=r_f，である。

43　トップページのアドレスはhttp://www.kushirobus.jp/index.html，である。

44　トップページのアドレスはhttp://www.akanbus.co.jp/，である。

45　アドレスは，http://www.akanbus.co.jp/i/，である。

46　トップページのアドレスはhttp://www.city.tomakomai.hokkaido.jp/kotu-soumu/index.htm，である。

47　トップページのアドレスはhttp://www.tokachibus.jp/，である。

48　アドレスは，http://www.tokachibus.jp/fare/index.php，である。

49　アドレスは，http://tokachibus.jp/i/，である。

50　トップページのアドレスはhttp://www.takubus.com/，である。

51　トップページのアドレスはhttp://www.h-kitamibus.co.jp/，である。

52　アドレスは，http://www.h-kitamibus.co.jp/k/，である。

53　2002年以前の補助制度について，山崎（2008）では次のように整理している。都道府県が指定した生活路線を対象として，補助

対象路線の運行に要した「経常経費」から当該路線に係る「経常収益」を引いた額である「経常欠損額」を国と地方自治体で補助する制度である。第二種生活路線（乗車密度5人以上15人以下で，1日の運行回数が10回以下の路線）と第三種生活路線（乗車密度5人未満の路線）の2つの路線が補助の対象とされていた。第二種生活路線に対しては，国1/2，都道府県1/2の割合で，第三種生活路線に対しては，国1/4，都道府県1/4，市町村1/2，の割合で，経常欠損額の補助が行われた。乗車密度が16人以上の第一種生活交通路線は助成せずとも路線維持が可能と判断された。補助の年限が設けられる場合がある。なお，この地方バス路線維持費補助制度は1972年に設けられた。

54　井本（2008），p.48.

55　青木・田邊（2007），p.65.

56　辻本（2009），p.190.

57　北海道庁ヒアリングによる（2010年1月8日）

58　交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会　今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（2007），pp.24-25.

59　2006年度における市町村の単独補助路線は380路線，補助金総額が9億円ということが判明している（北海道議会議事録，平成19年第3回予算特別委員会第1分科会，10月1日）。

60　地域公共交通会議は，行政・事業者・地域住民から構成され，地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項等を協議するために設置される。地域の需要に即した乗合運送サービスを提供することで，地域住民の交通利便の確保・向上に寄与することに努める。主宰者は市町村(都道府県も可)である。(国土交通省中部運輸局，http://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/)

61　加藤博和（2007）による。

62　中部地域公共交通研究会編著(2009)，p.25.

63　中部地域公共交通研究会編著（2009），pp.38-39.

64　現在，国は世界の先例となる「低炭素社会」への転換を進め，今後目指すべき「低炭素社会」の姿をわかりやすく示すため，温室効果ガスの大幅削減等の高い目標をかかげてチャレンジする都市を「環境モデル都市」として選定し，国としてその実現を支援している。2008年4月に募集を行い，82件(89団体)の応募があった。温室効果ガスの大幅な削減，先導性・モデル性，地域適合性，実現可能性，持続性の5つの基準で評価し，2008年7月に帯広市を含む6都市，2009年1月に7都市を選定した。選定された都市はアクションプランの策定を行う。アクションプランは，2050年までの長期の温室効果ガスの削減目標とその中間的な目標としての中期（2020～2030年前後までの期間）の温室効果ガスの削減目標及びその達成に向けた取り組み指針，2009年度以降2013年までに実施予定の取り組み内容を含むものである。そして，この実施に伴う予算等の支援を受けられることになっている。環境モデル都市に選定されたほとんどの都市のプランに地域公共交通に関する取り組みが含まれている。例えば富山市では，公共交通活性化の推進（LRT路線の延伸・ネットワーク，鉄道の運行頻度増，パークランドライド，フィーダーバスなど)，中心市街地や公共交通沿線への機能集積の推進，コンパクトなまちづくりと一体となったエコ企業活動の推進，が予定されている。2000年の富山市におけるCO_2排出量は450万t-CO_2だが，これらの取り組みで2030年には36万t-CO_2の排出が削減されると予想されている（坂本邦宏，2009，p.6.）

〈参考文献〉

青木亮・田邊勝巳（2007）「規制緩和直後の乗合バス県単補助制度に関する分析」『運輸と経済』第67巻第5号，pp.58-71.

秋山鉄男・吉田樹編著（2009）『生活支援の地域公共交通　路線バス・コミュニティバス・STサービス・デマンド型交通』（都市科学叢書3），学芸出版社。

浅妻裕・橋本悠平（2009）「規制緩和と乗合バス

事業のサービス水準」『北海学園大学経済論集』第 56 巻第 4 号，pp.155-179.
加藤博和(2007)「地域公共交通の政策立案と活性化に向けて ―― みんなで『創り』『守り』『育てる』地域公共交通のための自治体の役割とは？――」（土木学会「バスサービスハンドブック」講習会配布資料：2007 年 5 月 25 日）（http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/mlitchubu0705kato.pdf）
井本正人（2008）「日本の過疎バスと移動のナショナルミニマムの地域的保障」『立命館経営学』第 47 巻第 4 号，pp.33-51.
河本光明（2009）「環境モデル都市の概要」『交通工学』第 44 巻第 2 号，pp.8-11.
交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（2007)『交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会　今後のバスサービス活性化方策検討小委員会報告書～　連携が生み出す元気なバス～』
坂本邦宏（2009）「環境モデル都市と交通」『交通工学』第 44 巻第 2 号，pp.4-7.
札幌市市民まちづくり局公共交通担当部(2009)『札幌市のバス路線の現状と維持について』（第 2 回白石区・厚別区地域バス交通検討会議配布資料，2009 年 9 月 3 日）
社団法人日本バス協会(2009)『日本のバス事業』
社団法人北海道バス協会(2009)『北海道のバス事業』
高見大介(2008)「北海道における乗合バス事業の現状と展望」『運輸と経済』第 68 巻第 5 号，pp.63-70.
中部地域公共交通研究会編著(2009)『成功するコミュニティバス　みんなで創り，守り，育てる地域公共交通』学芸出版社。
辻本勝久(2009)『地方都市圏の交通とまちづくり　持続可能な社会をめざして』学芸出版社
バス産業勉強会(2009)『バス産業勉強会報告書～バス産業の向かうべき方向性～』（http://www.mlit.go.jp/common/000037935.pdf）
山崎治(2008)「乗合バス路線維持のための方策 ―― 国の補助制度を中心とした課題 ――」『レファレンス』2008 年 9 月号，pp.41-60.