



| | |
|------------------|---|
| Title | 石川県加賀市の地域周遊バス「CANBUS」の運営システムから見た「自律的交通」の可能性について |
| Author(s) | 森重, 昌之; 敷田, 麻実 |
| Citation | 日本都市計画学会中部支部2003年度研究発表論文・報告集. pp.9-12 |
| Issue Date | 2003-10-17 |
| Doc URL | http://hdl.handle.net/2115/34903 |
| Type | proceedings |
| Note | 日本都市計画学会中部支部2003年度（第14回）研究発表会. 平成15年10月17日～平成15年10月18日. 金沢市 |
| File Information | 1299.pdf |



[Instructions for use](#)

石川県加賀市の地域周遊バス「CANBUS」の運営システムから見た 「自律的交通」の可能性について

Possibility of Autonomous Transport System in a Region: A Case Study of “CANBUS” in Kaga City

○森重 昌之* ・ 敷田 麻実**

Masayuki MORISHIGE, Asami SHIKIDA

キーワード：自律性、公共交通、地域周遊バス、地域住民、観光客

Keywords: autonomy, public transport, excursion bus, residents, tourist

1. 本研究の背景と目的

わが国の乗合バス事業は、1960年代後半をピークに減少し、交通事業者は厳しい経営環境を強いられている。特に地方都市(三大都市圏以外)のバス利用客数の減少は著しく、1970年の57.6億人に比べ、2000年は33.2%(19.1億人)の水準にまで落ち込んでいる。

一方、2000年10月の運輸政策審議会答申第20号「21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について」は、地方圏の交通手段として自家用車の役割が引き続き高まるとした上で、「公共交通の維持・整備については、基本的には交通事業者の経営努力によって行われるべき」と述べている。そして、公共交通が事業として成立しがたい地域については、地方自治体が主体的な役割を果たすことによって、移動制約者(交通弱者)のモビリティを確保すべきであるとしている。

このような考え方に基づいて、2002年2月から乗合バスの需給調整規制が撤廃され、実際に民間事業者の不採算路線の廃止・撤廃が相次いでいる。しかし、ほとんどの地方自治体で財政事情が悪化しており、廃止・撤退後のバス路線の維持に向けた新たな投資が困難な状況にある。その結果、生活を営む上での基本的条件であるモビリティが、それを必要とする地域住民の意思ではなく、民間事業者の経営状態や地方自治体の財政事情によって決められるという問題を生み出している。このような問題を解決す

るためには、地域住民自らが交通サービスに主体的に関わるしくみや発想が必要であり、各地で試行錯誤が続いている。例えば青森県鯉ヶ沢町深谷地区では、地域住民が1世帯あたり2,000円/月を負担することでモビリティの確保に努めている¹⁾。

この点に関連して喜多は、過疎地域の交通サービスについて分析し、住民、事業者、行政が協力して、住民がサービスを選択し得るしくみを構築しなければならないとし、地域を主体とした意思決定の重要性を指摘している²⁾。本研究では、利用条件やサービス水準などが地域内のコミュニケーションを通じた合意形成によって決められる交通サービスを「自律的交通」と定義する。この自律的交通は地域が必要とする交通サービスを地域が主体的に決定できるという点で、公共交通の新たな維持・運営方策となる可能性を持っていると考えられる。

2. 本研究の目的と方法

そこで本研究では、石川県加賀市で運営されている地域周遊バス「CANBUS(キャンバス)」を事例に、「自律的交通」の実現可能性について検討する。まずキャンバスの概要を整理した上で、収集資料などから運営システムの分析を行う。そして、ヒアリング調査や質問票調査の分析から、自律的な交通を実現するための条件や方法、とりわけ観光客を取り込んだ公共交通の維持方策について言及する。

* 正会員 経修 株式会社計画情報研究所 (Research Institute of City Planning and Communication)

** 非会員 学博 金沢工業大学環境システム工学科 (Kanazawa Institute of Technology)

3. 石川県加賀市とキャンバスの概要

(1) 観光産業の低迷と2次交通の必要性

石川県南西端の福井県境に位置する加賀市は、市街地が分散した人口約68,000人の多核都市である(図-1)。交通面では、民間事業者(加賀温泉バス)のバス路線の統合や減便が進み、前述の運政審答申が指摘したように、もっぱら自動車为中心的な交通手段となっている。

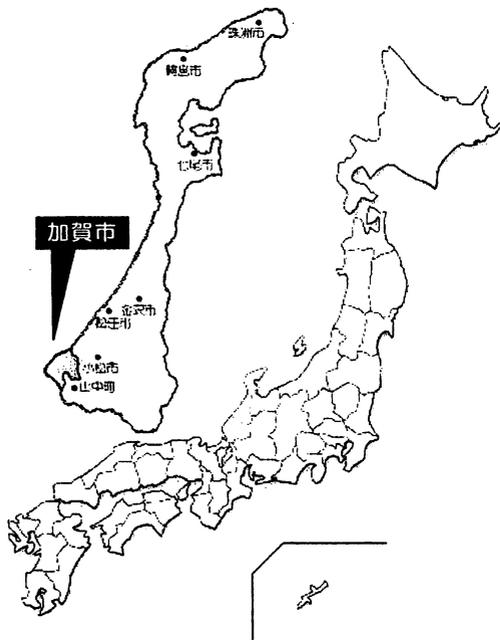


図-1 石川県加賀市の位置

加賀市の基幹産業は、山代や片山津などの加賀温泉郷を中心とした観光産業であったが、観光客の減少によって観光産業は低迷している。実際、両温泉の宿泊客数は1980年代から90年代初頭まで年間300万人前後で推移していたが、旅行形態や観光ニーズ

の変化に十分対応できていないなどの理由により、2001年には155万人にまで落ち込んでいる。

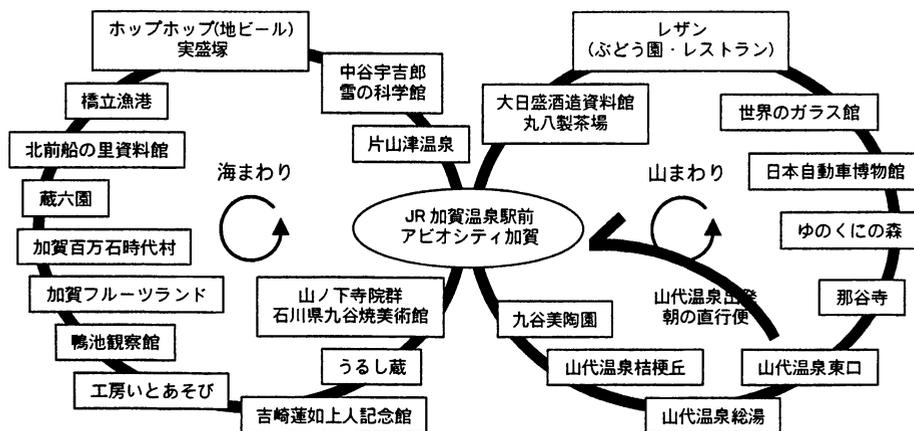
観光客の減少が顕著になった1990年代中頃から、加賀市や商工会議所、観光協会では、観光客数の回復に向けた方策が検討された。その中で、市内に分散した観光資源(施設)の間をアクセスするための2次交通の必要性が指摘された。そして、1999年頃から地域循環バスの実現に向けた具体的な検討が進められた結果、2000年度に通商産業省の「商店街駐車場対策モデル事業」の補助を受け、2000年8月からキャンバスは運行を開始した。

(2) キャンバスの概要

キャンバスはJR加賀温泉駅を起点に、山代温泉方面に向かう「山まわり」と片山津温泉方面に向かう「海まわり」があり、23の観光施設を結ぶ約60km(約2時間)の路線である(図-2)。運行時間は8時50分～17時30分で、40分～60分間隔で通年運行されている。また、料金は1日券が700円、2日券が1,000円であるが、既存の交通事業者への配慮から区間乗車券は設定されていない。

運行初年度は、通産省の補助事業の関係上、加賀市商工会議所による運営であったが、2001年度からは商工会議所が2000年6月に設立した「株式会社まちづくり加賀」がキャンバスを運営している。ただし、実際の運行は加賀市内の観光バス会社2社に委託されている。

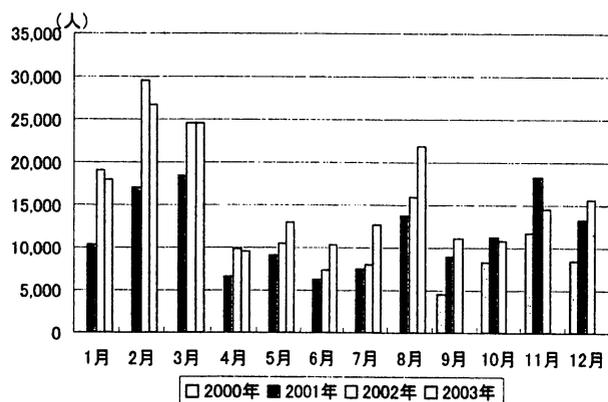
キャンバスの利用客数は運行開始以来おおむね増加傾向にある(図-3)。利用客のほとんどが観光客で



(出典) <http://www.tabimati.net/canbus/index.html> 一部改

図-2 キャンバスの運行路線図

あるが、開業から3年が経過し、観光情報誌などの事前情報が充実したことが利用客の増加要因と考えられている。また、これまでの2次交通の中心的手段であったタクシーに比べ、観光客の負担感が小さいこともあげられる。一方、利用客数は季節変動が非常に大きい。キャンバスは加賀温泉駅を起点としているために、JR線利用客の影響を受けやすいが、降雪時期には観光客が自動車利用を敬遠し、JR線利用客が増加するので、キャンバスの利用客数も連動して増加すると考えられる。



(資料) 株式会社まちづくり加賀

図-3 キャンバスの利用客数の推移

(3) キャンバスの収支構造

キャンバスを運営する「まちづくり加賀」の年間支出額は約6,000万円であるが、その3分の2は観光バス会社への運行委託費である。それに対して、運賃収入は運行委託費とほぼ同額しかなく、利用客からの収入だけでは事業が成り立たない状態にある。近年相次いで導入されているコミュニティバスでも同様の状況であり、地元自治体が赤字分を補填・補助していることが多い。

しかし「まちづくり加賀」では、このような「支援」を受けない事業運営を進めている。それは、停留所の利用客数によって決められる「施設協力金」を、停留所付近の観光施設や飲食店などから得るというしくみである。この施設協力金が運賃収入の不足分を補った結果、当初1,000万円と見込んでいた「まちづくり加賀」の2001年度の赤字額は、大幅に抑えられた。2002年度の期末損益も若干の赤字であったが、キャンバスの利用客数が増加傾向にあることから、黒字転換は近いと考えられる。

4. キャンバスにおける自律的交通の可能性

キャンバスは観光客を対象とした地域周遊バスであり、地域住民のモビリティの確保を目的とした交通手段ではない。それでは、なぜキャンバスが地域の自律的交通の可能性を持っているのであろうか。それは、キャンバスの特徴的な運営システムにある。

第1に、キャンバスの交通サービスについて、地域の関係者が主体的に意思決定できるしくみがある。

「まちづくり加賀」の設立に際して、1株5万円の出資を商工会議所会員から募り、「キャンバスによる観光まちづくりへの貢献」という趣旨に賛同した29名が出資した。もちろん地域外住民が出資することも考えられるが、彼らが出資するメリットは小さいので、出資は地域の関係者に限られる。その結果、外部からの介入を受けずに、地域の関係者が主体的にキャンバスのサービス水準を決定できる。

第2に、前述した施設協力金制度によって、地域が経済的にも自律可能なキャンバスの運営システムをつくり出している。

ほとんどの民間事業者は、たとえモビリティの確保を求める地域住民がいても、運営するバス路線が不採算路線であれば廃止・撤退する。しかしキャンバスの場合は、その運行によって恩恵を受けることができると考えている観光施設や飲食店が施設協力金を負担しているので、キャンバスと観光施設や飲食店がメリットを共有し、地域内でキャンバスの収入を確保するしくみがある。そのため、地域が経済面でも自律しながらキャンバスを運営することができる。

以上のように、現在は地域の関係者がキャンバスを自律的に運営している。しかし、関係者はまだ観光産業に限られている。今後、関係者を地域住民にまで広げることができれば、より地域の自律性を高め、地域外の交通事業者や行政に左右される現在の公共交通の姿を脱却することも可能であろう。

5. 地域住民と観光客の利用による公共交通の維持

キャンバスの施設協力金制度や前述した青森県鯉ヶ沢町の住民負担金制度は、バス事業を資金面で自律的に維持するしくみであった。しかし公共交通を維持するために、通常の交通サービスを受ける以上の費用を支払うことになるうえ、今後の人口減少な

どで負担が増える恐れもある。そこで観光客の2次交通としての利用と同時に、地域住民のモビリティとしてキャンバスが利用できれば、需要の拡大による交通サービスの維持が期待できるのではないかと。例えば多くの観光客が訪れる長崎市では、観光客と地域住民双方に路面電車が利用され、長崎電気軌道は黒字経営を続けている³⁾。

しかし、地域に観光客を呼び込むといっても、公共交通を利用するメリットが観光客になれば、需要の拡大による公共交通の維持はできない。そこで、観光客に対するメリットをつくり出すために、地域住民の努力が求められる。例えばその1つとして、観光情報誌には掲載されていないような地元の観光情報を、地域住民が観光客に紹介することがあげられる。また観光客への対応など、地域のホスピタリティを高めるといった努力も考えられる。このように、地域住民が絶えず地域の魅力や価値、地域資源を観光客に発信することによって、その魅力を知りたいと感じる観光客が公共交通を利用するしゅみを創出できると考えられる(図-4)。

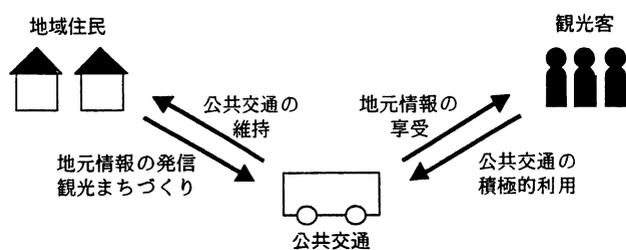


図-4 地域住民と観光客による公共交通の維持

地域住民が地域の魅力や価値、地域資源を探し出すということは、単に交通サービスの維持だけでなく、地域振興においても重要である。なぜなら、発見した地域資源をどのように観光資源として活用するか、あるいはどのような地域振興を進めるかなどといった議論を喚起するからである。つまり、地域住民と観光客の利用によって交通サービスを維持するしゅみは、地域振興に向けた議論や地域の魅力の見直しなどの「学習プロセス」へと展開する可能性を持っている。

6. 自律的交通の実現に向けた今後の展開

自律的交通の実現可能性について述べてきたが、地域住民のほとんどが自動車を保有し、バス路線の

統合や減便が進んでいる現在の加賀市で、地域住民にキャンバスの利用を強要することは現実的でない。そこで、地域住民がキャンバスを利用するきっかけをつくり出す必要がある。

キャンバスには現在、地元の観光情報を提供するバスガイドが乗務し、地域住民と観光客の接点が生まれている。また「まちづくり加賀」では、2002年6月から加賀市民を対象に、1年間キャンバスを利用できる「加賀まちメイト券」の販売を始めたが、これも地域住民と観光客が接する1つの機会と考えられる。今後は地域住民が観光客を対象にキャンバスを使ったツアーを企画するなどして、さらに地域住民と観光客の交流機会を広げていくことも考えられる。

また、既存の交通事業者がキャンバスの導入に好意的でなかったという経緯があり、キャンバスと既存交通機関との連携は現在ほとんど進んでいない。しかしキャンバスだけでは、すべての観光客の移動ニーズを満たすことはできないので、キャンバスのフィーダー交通機関として路線バスやタクシーを活用するなどといった連携も今後求められる。

現在のモータリゼーションと公共交通の衰退は、地域が必ずしも意図しない方向に進んでいる。そこで本研究では、新しい公共交通の運営のしゅみとして自律的交通の概念を示した上で、自律的交通を実現する条件や方法を提案した。公共交通を取り巻く環境がますます厳しくなる中で、公共交通の維持方針に地域住民が主体的に関わっていく必要がある。その関わりは単に公共交通の維持にとどまらず、地域のあり方を議論するための学習機会を提供するという点においても、自律的交通は重要な役割を担うことになる。

参考文献

- 1) 鈴木文彦(2000)「過疎地域バス交通の挑戦」秋山哲男・中村文彦編『バスはよみがえる』p.137, 日本評論社
- 2) 喜多秀行(2001)「住民が選ぶ過疎地域のバスサービス」交通工学 36(5), p.6, 交通工学研究会
- 3) 西端敏・森重昌之・米田亮(2002)『都市を創造する持続可能な交通—高齢化社会に対応した持続可能な交通のあり方についての研究』, pp.48-52, 社団法人北陸建設弘済会第7回「北陸地域の活性化」に関する研究助成事業報告書