

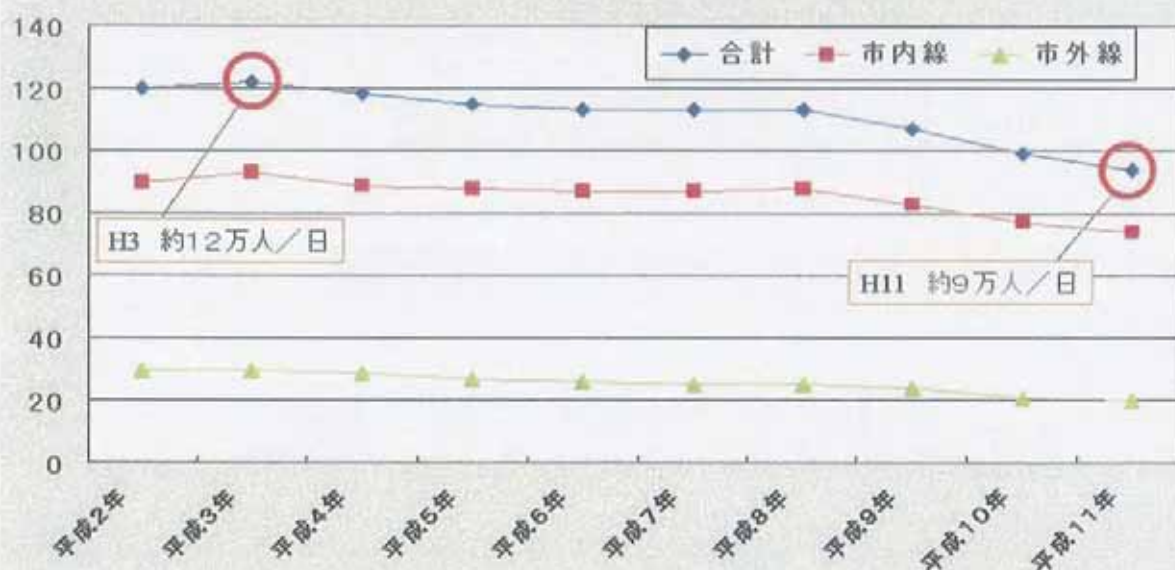
(1) バス利用減少の要因

1: バス利用が減少

日本では1970年代から急激に車社会が進展し、その結果として、バス利用者が減少を続けている。金沢においても同様に、平成3年に1日約12万人の利用があったものが、平成11年には約9万人となり、この8年間で利用者が約3割減少している。

バス利用が減少

金沢のバス利用者は減少傾向



北陸鉄道バス利用者(日平均)の推移(資料:金沢市統計書)

2：減少の要因（その1）

バス利用者が減少した主な要因として、自動車利用の増加が挙げられる。金沢都市圏全体の交通手段構成の内、自動車利用の割合を見ると、昭和49年から平成7年までの約20年間で39%から59%へと大幅に増加している。これに伴いバス利用は、11%から5%へと半減している。

減少の要因（その1）

自動車の利用が約60%と多い



都市圏全体における交通手段構成(資料:第3回パーソントリップ調査)

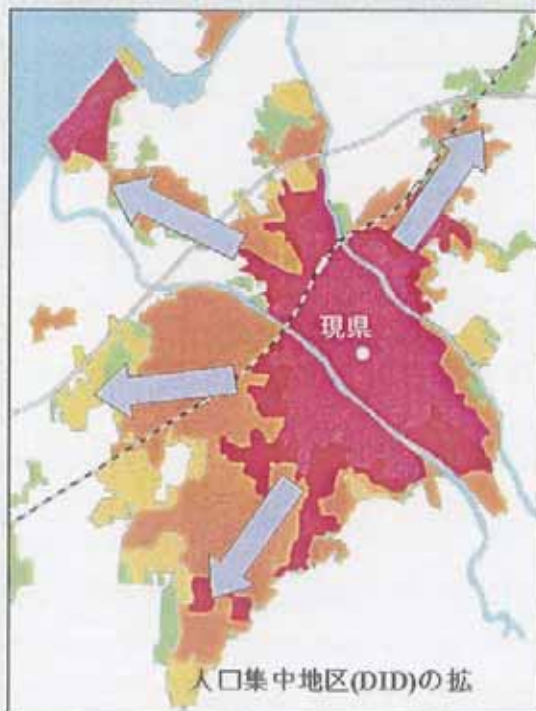
3：減少の要因（その2）

バス利用者が減少した主な要因の2番目として、市街地の拡大が挙げられる。金沢都市圏の人口集中地区の変遷を見ると、1970年代まではピンク、赤の範囲であったが、1980年代に大幅に拡大、そして1990年代からは黄色、緑と拡大している。ここ25年間では、金沢の市街地の面積は約2.5倍に拡大している。

この間、人口密度は、1ha当たり100人（昭和45年）から66人（平成7年）へ減少している。バス路線沿線の人口密度が低下したことが、バス利用者減少の一因と考えられる。

減少の要因（その2）

金沢のまちは25年間で約2.5倍に拡大



凡 例	
■	1960年～
■	1970年～
■	1980年～
■	1990年～
■	1995年～

約2.5倍に拡大

※人口集中地区(DID)
人口密度40人/ha以上
人口が5,000人以上を
満たす都市地区を示す

4：バス路線網

バス路線網は、市街地の拡大に対応し、都心部を中心とした放射状に拡大している。

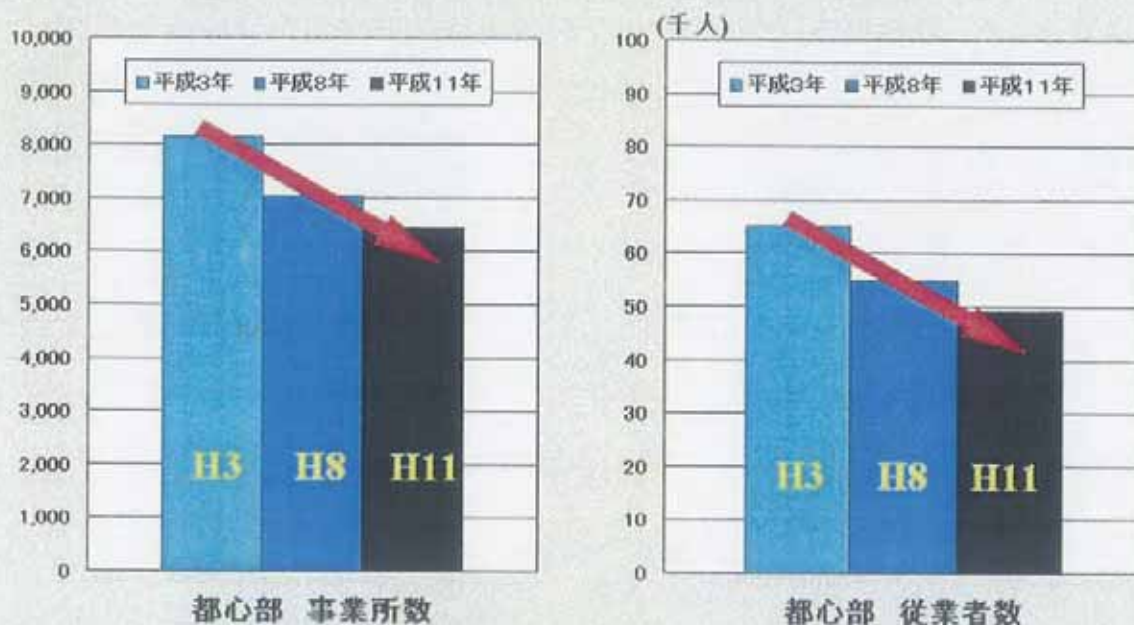


5：減少の要因（その3）

バス利用者が減少した主な要因の3番目として、働く場の郊外化がある。金沢の市街地が拡大していくのと同様に、働く場所の郊外化も進んでいった。しかし、長引く不景気の影響からか、近年は全市的に事業所数、従業者数ともに減少しているが、特に都心部での落ち込みは大きくなっている。これに伴い、都心部へ向かうバスの利用も減少したものと考えられる。

減少の要因（その3）

都心部から働く場所が少なくなっている



事業所数・従業者数の増減(資料: 金沢市の事業所・企業H13)

6：減少の要因（その4）

バス利用者が減少した主な要因の4番目として、店舗の郊外化が挙げられる。第1種大規模小売店の立地状況をみると、御経塚サティ、フェアモール松任、東京インテリアなど、その多くが郊外店となっている。これは大きな駐車場を持ち、車利用を前提とした大型店舗の立地であるといえる。小売り販売額を見ると、都心部の金沢市全体に占める割合は、平成3年の約30%から平成9年の約25%に減少している。

減少の要因（その4）

大規模小売店の郊外進出が進む



(2) バス交通の必要性

7：バス交通の必要性（その1）

バス交通の必要性について考える。金沢の都心部とその周辺では、朝の通勤ピーク時を中心に、慢性的な交通混雑を引き起こしている。図の赤い矢印の部分で、旅行速度の低下が見られる。都心部における交通環境という面から、自動車からバスへの転換が望まれている。

バス交通の必要性（その1）

都心部での慢性的な交通混雑



8：バス交通の必要性（その2）

バス交通の必要性について考えると、非戦災都市として、藩政期からのまち並みを今も残す金沢では、都心部の道路空間に限りがあり、ヒューマンスケールのまちづくりが求められている。人の賑わいを取り戻し、中心市街地の活性化を図るには、バスや歩行者中心のまちづくりが望まれており、そのための取り組みも数多く行なわれている。

バス交通の必要性（その2）

中心市街地の空洞化

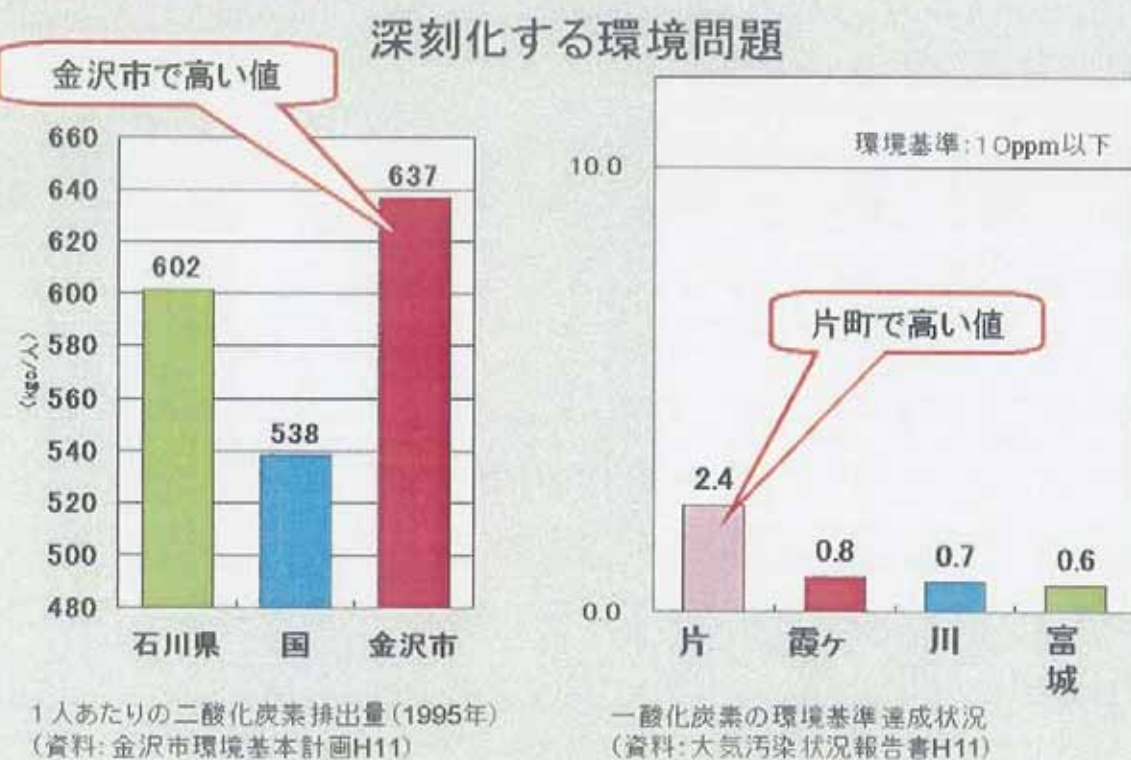


バスや歩行者中心のまちづくり

9：バス交通の必要性（その3）

金沢の環境に目をむけてみる。運輸部門における二酸化炭素の一人当たりの排出量をみると、金沢市は全国的に高いレベルにある。また、一酸化炭素については、環境基準をクリアしているものの、片町では、東京の霞ヶ関や川崎市など首都圏よりもかなり大きな値となっている。バスは乗車一人あたりの排出量で優れており、自動車からバスへの転換が、環境という観点からも望まれている。

バス交通の必要性（その3）



10：バス交通の必要性（その4）

人口構成について見ると、今後とも高齢化が進み、平成22年には、金沢市で約2割が65歳以上の高齢者となる。これにより、自動車が利用できないお年寄りも増えると考えられる。また高齢化と同時に少子化も進行するが、バスを使わざるをえない学生がいなくなることはない。以上から、バス交通の重要性も高まっていくものと考えられる。

バス交通の必要性（その4）

2010年には高齢化率18%



年齢別階層別人口の変化と推計(資料:金沢市新基本計画)

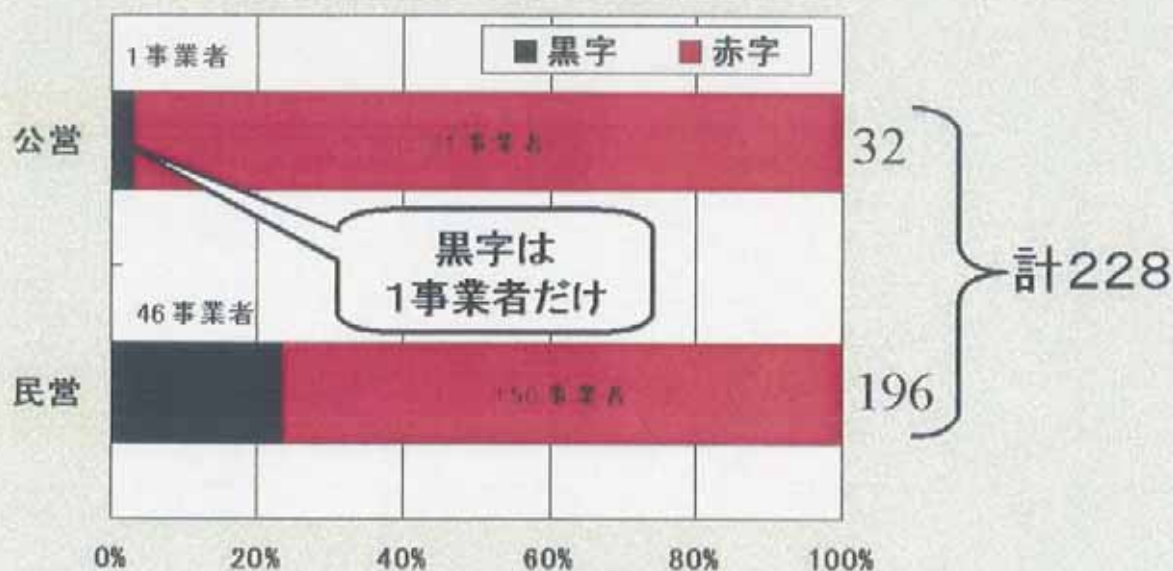
(3) バス事業について

11：国内バス事業の現状

国内バス事業の現状をみてもみる。平成12年度の一般乗合バス事業者数は、民営が196事業者、運営を自治体が行なう公営が32事業者と、約9割が民間事業者となっている。経営の状況を見てみると、民営、公営ともほとんどの事業者が赤字経営となっている。特に公営では、黒字が1事業者のみという状況となっている。

国内バス事業の現状

一般乗合バス事業者数の約9割が民営



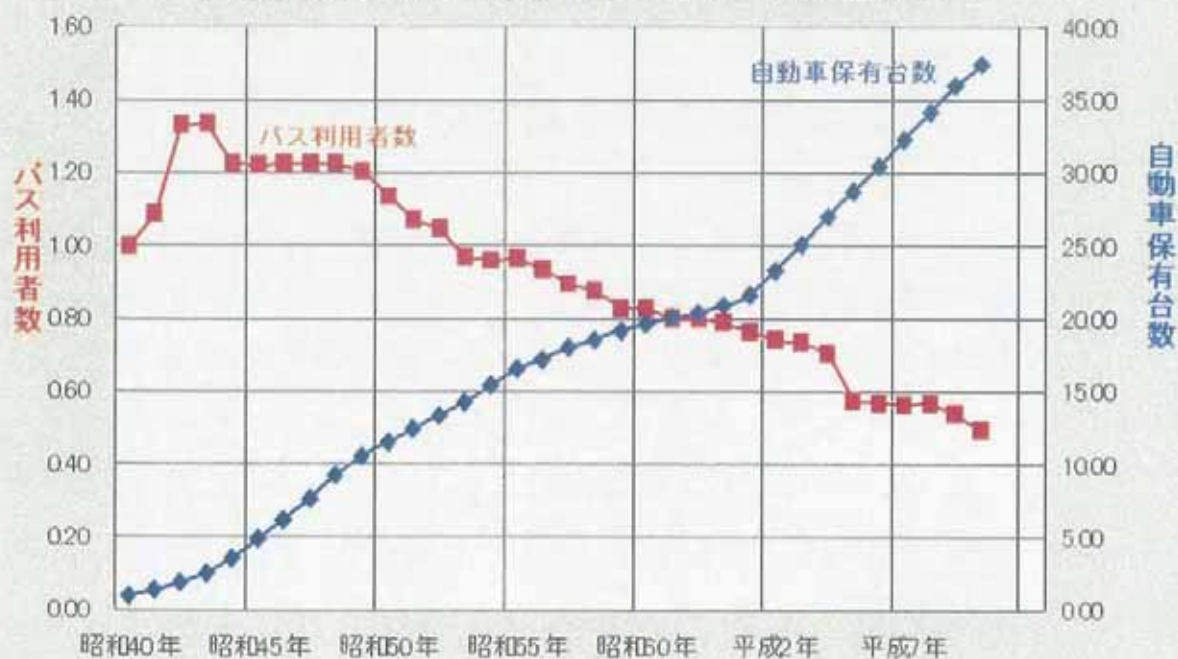
民営・公営別企業数(資料:2001年版 日本のバス事業)

12：バス利用者と自動車保有台数の推移

自動車保有台数とバス利用者数の推移を見てみる。昭和40年と平成10年を比較すると、自動車保有台数は、約37倍、バス利用者は逆に半分に減少している。

バス利用者と自動車保有台数の推移

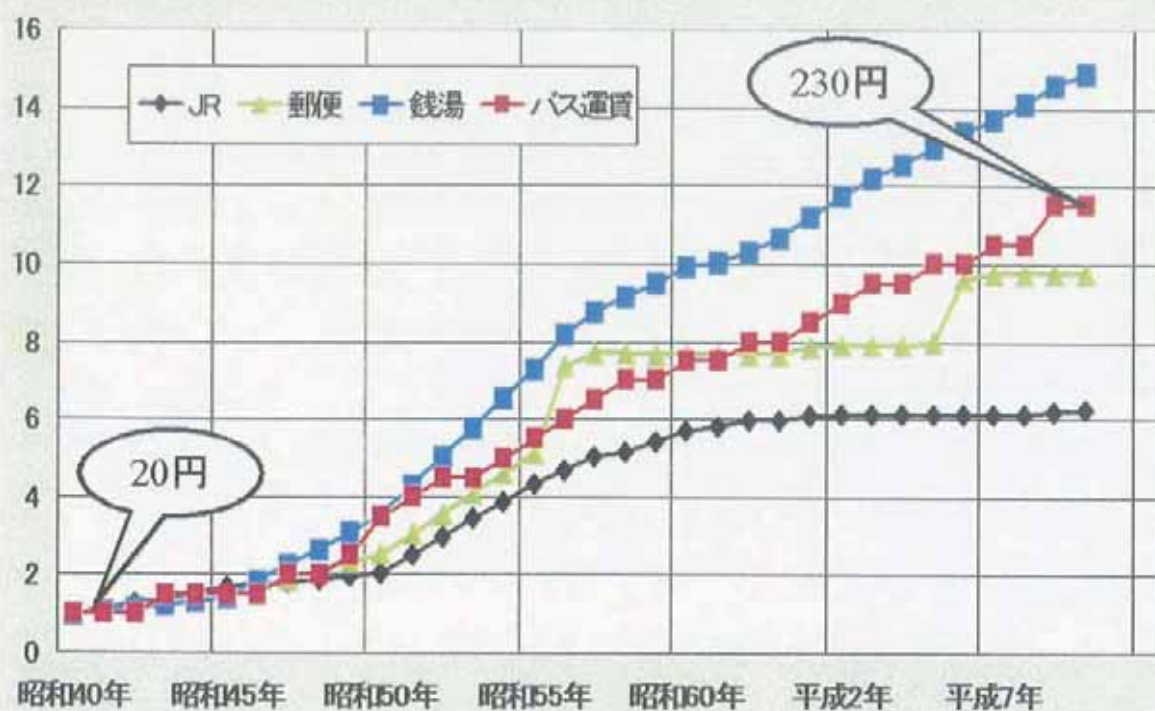
自動車保有の伸びとバス利用者の減少



13：バス運賃と公共料金の推移

バス運賃と公共料金の推移についてみる。昭和40年と平成10年を比較すると、均一区間のバス運賃は、20円から230円と約11倍になっている。これに対して、JRは6倍、郵便は10倍、銭湯は15倍となっている。

バス運賃と公共料金の推移



(4) 規制緩和について

14: 規制緩和について

バス事業への規制緩和は、利用者の減少、サービスの低下といった悪循環に陥ってしまったバス事業を立て直すため、市場原理を導入し自由競争を促すべく、2002年2月1日から開始された。その主な特徴は、免許制だった参入が、資格要件をチェックする許可制へ、退出が事前の届け出制となり、参入・退出の自由度が高まった。また運賃の下限を規制しないことで、サービスの向上にも繋がると思われる。

しかし、赤字路線に対する国の補助の対象が市町村をまたぐ幹線バスのみとなったことで、不採算路線の存続は、自治体を含めた地元任せに委ねられることになった。石川県においても、緊急の課題となっており、現在、赤字を補う単独の補助制度が検討されている。また、期待される効果としては、新規参入により、深夜バスや運賃値下げなどサービスの向上が期待されている。しかし、黒字路線の利益で赤字路線を存続してきた、これまでのやり方が、利益の低下により難しくなると思われる。

規制緩和について

- ◆背景 ・バス事業の活性化のため市場原理の導入が必要
- ・生活路線の維持を前提にH14年2月1日から開始

- ◆内容 ・参入が**免許制から許可制へ**
- ・退出は6ヶ月前までの**事前届出制**
- ・運賃は**定められた上限**の中で届出制
- ・国の補助路線の対象が市町村をまたぐ**幹線路線のみ**

- ◆期待される効果 ・**サービスの多様化**(深夜バス etc.)
- ・**サービスの向上**(運賃値下げ、増便 etc.)

- ◆懸念される問題 ・競争激化による利益低下
- ・利益低下による**不採算路線からの退出**
- ・バス交通のネットワークが崩れる

15：イギリスでの規制緩和

イギリスのサッチャー政権時代に行われたバス事業の規制緩和について紹介を行なう。イギリスでも日本同様、バス利用者の減少からはじまる悪循環を打開するため、すでに規制緩和が実施されている。ロンドン以外の地域では完全な規制緩和を実施しましたが、ロンドンではバス運行に行政が関与し、運行委託を行なう、路線フランチャイズ制がとられた。

この結果、ロンドン以外の地域では、客の奪い合いや、ダイヤの頻繁な変更など、し烈な競争が発生したが、ロンドンでは、路線フランチャイズ制の導入により、安定したサービスが行われ、利用者が増加した。

イギリスでの規制緩和

◆背景

- ・利用者の減少からはじまる悪循環を打開するため
規制緩和を実施

◆内容

- ・ロンドン以外の地域では参入や退出、運賃設定等を自由化
- ・ロンドンではバス運行は行政関与のもと運行委託方式を導入

◆結果

- ・ロンドン以外の地域では、サービス競争の激化により客の奪い合いやサービス内容の頻繁な変更等が発生し、利用者に不信感を与え、かえって利用者の減少を助長した
- ・ロンドンでは、行政関与のもと運行委託方式が導入されてから利用者が増加している

(5) バス事業をめぐるお金の話

16：北陸鉄道の経営状況

北陸鉄道のバス事業の経営状況を見てみると、平成9年度、約9億円の損失がありました。分社化や経営努力により、平成12年度には、1億5千万円まで損失を低下することができた。平成12年度の支出、約96億円を金沢市民一人あたりに換算すると年間約2万円、損失は、ひとり当たり年間約350円、4人家族では年間1400円となる。

北陸鉄道の経営状況



北陸鉄道バス事業の経営状況(資料: 北陸鉄道株式会社 決算報告書)

17：海外のバス事業

海外におけるバス事業についてみると、日本よりも車社会が先行した欧米では、民間事業者による収益事業としてのバス事業が成り立たなくなり、行政サイドが独自の運営制度を作り、バス交通の確保を図っている。

運行経費に占める運賃収入の割合である運賃収支率をみると、北陸鉄道は98%であるのに対して、欧米各国が約20~60%と低くなっている。欧米では、バス交通を都市のインフラとしてとらえ、安い運賃の確保などに、税金を投入し、バス利用の促進を図っている。フランスでは、バス事業の財源を事業所から目的税として徴収している。しかし近年では、税の伸びが、運賃収入の落ち込みをカバーできなくなり、新たな対応が求められている。

海外のバス事業

バス事業に対する考え方の違い

欧米では、バス交通の事業主体は
行政の直営や民間事業者への運行委託が多い

運賃収支率＝運行経費に占める運賃収入の比率

北陸鉄道（2000）	98%
デトロイト（1990）	18%
ブリュッセル（1988）	28%
ハンブルク（1988）	60%
パリ（1991）	43%

インフラとして
とらえることで
税金を投入し
一定のサービス
レベルを維持

18：コミュニティバスの現状

自治体によるバス事業の運営は、海外に限らず、日本でも行われている。近年、都心部のバス空白地帯にワンコインバスを走らせるなど、自治体が経営するコミュニティバスが、全国的に増えてきている。金沢市のふらっとバス、福井市のスマイルバス、武蔵野市のムーバスなどがあり、これらの運賃収支率を見てみると、約 30～110%と様々となっている。バス事業による収支の不足分については、いずれの都市も自治体がまかなっている。

コミュニティバスの現状

バス空白地帯で自治体がバスを運行

自治体名	人口	DID人口密度 (/ha)	年間 利用者数	運賃 収支率
金沢市	44万人	66人	53万人	66%
武蔵野市	13万人	126人	120万人	110%
福井市	25万人	56人	40万人	64%
鈴鹿市	19万人	39人	20万人	34%
萩市	5万人	37人	21万人	54%
上尾市	21万人	75人	35万人	51%

利用者数・運賃収支率：日経地域情報 No.383

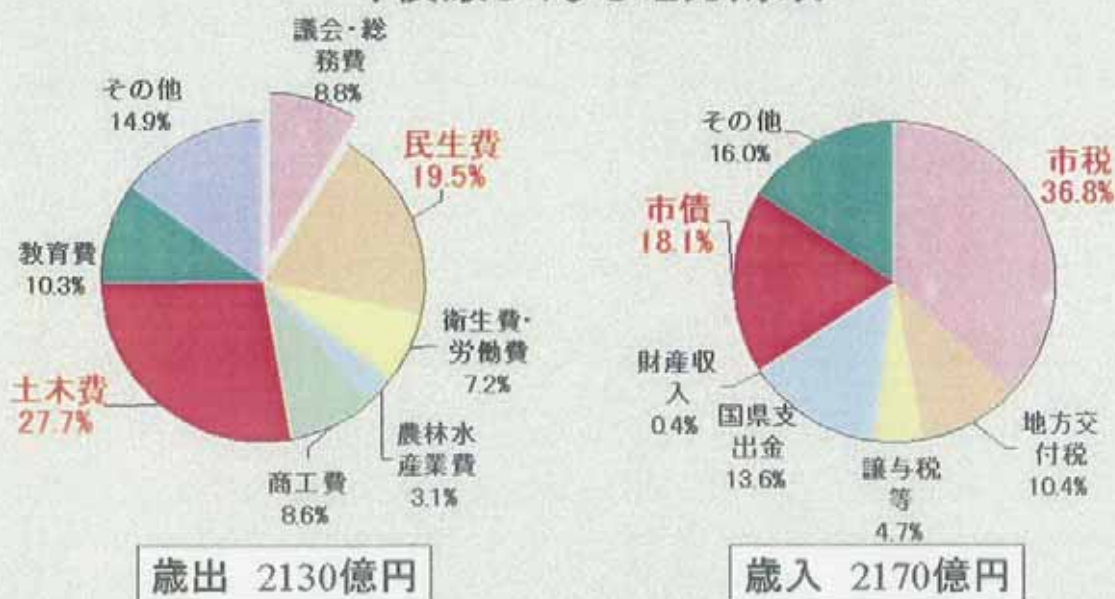
19：コミュニティバスの現状

金沢市の財政状況を見てみると、平成11年度の歳出は2130億円、歳入は2170億円となっている。歳出のうち、土木費が約28%、次いで福祉などの民生費が約20%となっている。交通関係の歳出は、議会・総務費の8.8%に含まれ、数億円程度となっている。歳入は、市税が約37%、次いで市債が18%となっている。市債とは、いわば自治体の借金のことで、約390億円にもなる。

景気の悪化による税収の落ち込み等から、今後とも地方財政は厳しい状況と予想されている。東京都では、厳しい財政状況から、ホテル税など自治体による独自の税の検討が行われている。

自治体の財政状況

今後厳しくなる地方財政



平成11年度 金沢市の歳入・歳出(一般会計)内訳(資料:平成13年刊行 石川縣市町村勢要覧)

20：自動車・道路関係の税金

自動車に関係して支払う税金についてみると、国、県、市税あわせて、8種類の税金がある。このうち軽自動車税と自動車税は一般財源となり、残りの税は、道路建設などのために使われる道路特定財源となる。自動車に関係して支払った税金を、金沢市民ひとり当りに換算すると、約15万円にもなる。

自動車・道路関係の税金

自動車に払う税金は多い

市税 軽自動車税

県税 自動車税
自動車取得税
軽油引取税

国税 揮発油税
地方道路税
石油ガス税
自動車重量税

市民一人当たり
年間約15万円

道路特定財源

自動車・道路関係の税金(資料:金沢市統計書)

(6) その他

21: ソウルでの交通政策

韓国での交通政策の紹介を行なう。ソウルでは都心部での交通渋滞緩和のため、事業所を対象にした負担金名目の税を徴収している。ただし、事業所が交通削減プログラムに取り組むと、負担金が軽減される仕組みとなっており、削減プログラムとして、ナンバープレート制限、時差出勤、通勤バス運行、公共交通利用に対する手当での支給など、様々なメニューが用意されている。

交通混雑の問題は、市民ひとりひとりが被害者であるとともに、加害者でもある。ソウルの例は、交通手段について、地域が共に考え、行動できる、ひとつのモデルだと言える。

ソウルでの交通政策

交通混雑解消のため事業所から負担金を徴収

交通削減プログラム メニュー

- ・ナンバープレート制限
- ・時差出勤
- ・通勤バス運行(複数事業所での共同運行可能)
- ・公共交通利用に対する手当での支給

etc.



事業所が取り組む事で、負担金が軽減される

ソウルにおける交通削減プログラム(資料: 都市問題研究 通巻612号)