

IV-67 地方都市圏における都市域と山間域の不採算路線バス利用特性

豊橋技術科学大学 学生会員 岡元 俊美
正会員 青島 次郎

1. はじめに

バス輸送をとりまく環境は、近年、地方都市圏においては非常にきびしいものがある。とりわけ、山間域においては、都市域と比べても公共輸送サービスが低かったことによって、より加速度的なモータリゼーションが進展し、バスの著しい衰退が見られた。こうしたバス輸送の衰退は、モータリゼーションの進展が大きな原因となっているが、人口の過密、過疎といった社会的問題も大きな背景となっていると考えられる。都市域への人口集中は、道路交通の渋滞、バスの運行速度の低下、定時性の喪失などによりいわゆるバス離れを生じさせる。また、過疎化の進行は、旅客輸送需要そのものの低下、諸経費の高騰などによりサービスが低下し、より一層の利用者の減少をまねいている。そこで本研究では、バス路線を維持するための具体的な策を講じる前提として、衰退の背景の異なる都市域と山間域とのバス利用特性の違いを、特に不採算路線に着目して明らかにする。

2. 調査

都市域として愛知県豊橋市(人口約32万人)を取り上げ、市域に存在する不採算路線、特に第3種生活路線2系統沿線地域(以下これを都市域と呼ぶ)を対象に、昭和60年9月、運行状況調査及び、住民へのアンケートを行った。アンケートは路線の存在する小学校区の選挙人名簿から5分の1を無作為抽出し、配布数482世帯に対し回収数526、回収率67%であった。

山間域については、愛知県三河山間過疎地域14町村に存在する全バス路線を調査対象とし、昭和58年8月から9月にかけて、当該町村の住民アンケート等を行った。これについての詳細は、拙著「地方におけるバス交通の役割と課題」、MOBILITY, NO.58, を参照されたい。

3. 調査結果と比較分析

(1)自動車及びバイクの保有状況;表-1は、両地域の保有状況を全国値及び愛知県の平均値と比較したものである。自動車については、都市域、山間域ともに全国値、愛知県値より非常に高くなっている。特に都市域については、豊橋市全域の平均値と比較しても相当高くなっており、第3種生活路線地域におけるバス衰退の一つの原因になっていると考えられる。また、自動車の他にバスの競合手段として考えられるバイクの保有も両地域で相当高くなっている。

表-1 保有状況

自動車(台/世帯)	バイク(台/世帯)
都市域 1.82	都市域 0.55
山間域 1.83	山間域 0.44
全国 1.18	全国 0.43
愛知 1.42	愛知 0.32
豊橋 1.55	豊橋 0.44

(2)1日ベースで見たバス利用状況;1日単位でバス利用者の属性を見れば、性別では都市域、山間域とも女性が6割強を占め、両地域でほとんど差異はなかった。図-1の年齢別バス利用状況を見れば、都市域においては15歳未満の利用がかなり少ないことを除けば、各年齢階層で均等に利用されていることがわかる。これに対し山間域では、15歳未満と15~19歳の層での利用が圧倒的に少く、次いで50代以上の階層が少くなっている。また、20代~40代の階層での利用がとくに少なくなっているのが特徴的である。図-2は、職業別バス利用状況を1日をベースとして見たものである。これによれば、都市域では会社員の利用が約半数を占め、次いで主婦、無職となっており、中学

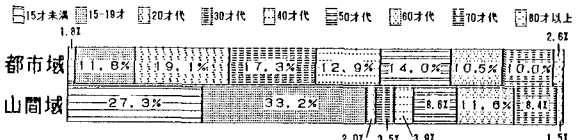


図-1 年齢別バス利用状況

生、高校生、および大学生の利用は少ない。これに対し山間域では、中学生までの学童と高校生の利用が圧倒的に多く約6割を占めており、次いで無職、会社員となっている。さらに、図-3の目的別バス利用状況を見れば、先の結果からも予想されるように、都市域では通勤、買物、病院、山間域では通学、買物、通勤そして病院が多くなっている。

(3)利用頻度別困り度：図-4は、バス利用者に、もしバス路線が廃止されればどの程度困るかを、利用頻度別に示したものである。利用頻度が低くなるにつれて、困り程度も低くなっているが、月1回程度の利用者でも少なくとも困ると答えた人が割合以上を占めている。そこで以下では、月1回以上の利用者の属性を見ることが、交通弱者への福祉的検討を行うこととする。

(4)月1回以上利用者属性：図-5の年齢別月1回以上利用者を見れば、都市域では1日ベースの場合と同様に、各年齢階層ではほぼ均等の利用者が見られるが、山間域では50代以上の人の利用がかなり多く6割以上を占めてくる。図-6の職業別月1回以上利用者では、都市域で主婦、会社員等の利用者が多く、山間域で無職、主婦の利用者が多くなってくる。また、図-7の目的別月1回以上利用者を見れば、都市域では買物、通勤、病院といった利用者が多く、山間域では通院、買物となっており、児童などの割合が減少している。

(4)バス廃止時の代替手段：図-8は、バス路線廃止時には、どのような代替手段を選択するかという回答を比率で示したものであるが、都市域では自転車、次いで家族の車に便乗、自動車を選択の順となっており、何もないと答えた人が比較的少ない。これに対し山間域では、家族の車に便乗が6割となり、不安定な代替手段しか持たない人が多く、何もないと答えた人も都市域よりかなり多い。

4. まとめ

1日ベースで見た利用状況は、バス事業者の経営的検討、月1回以上利用者属性は、住民の福祉的検討といった主旨で分析を行った結果から、都市域では会社員の毎日の通勤が利用主体であり、利用頻度こそ少ないけれども主婦の買物といった利用も多かった。そこで、交通手段を選択できる人々が多いこともふまえて、路線維持へ向けてこういった人々の利用促進とともに、より一層のサービス向上が望まれる。山間域では、毎日利用の高校生以下の生徒が多く、月1回以上利用者では病弱者の通院が多くなっており、バスはほとんど福祉的な役割を果たしていると言える。

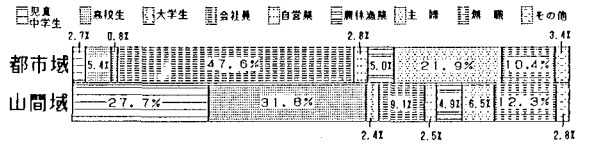


図-2 職業別バス利用状況

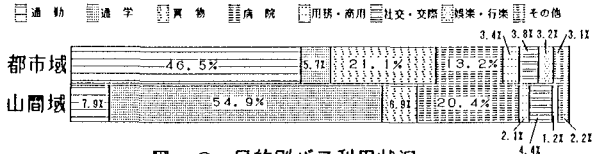


図-3 目的別バス利用状況

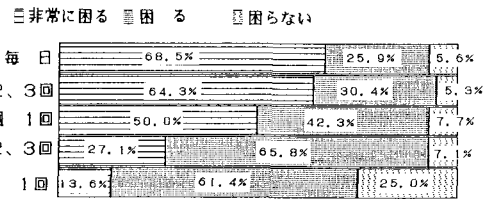


図-4 バス利用頻度別困り度

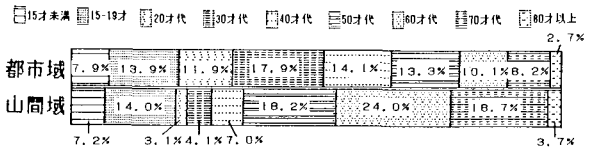


図-5 年齢別月1回以上利用者

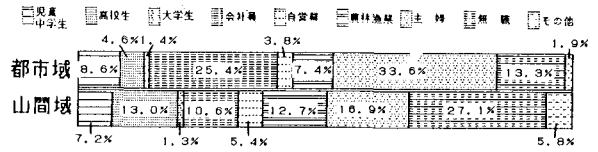


図-6 職業別月1回以上利用者

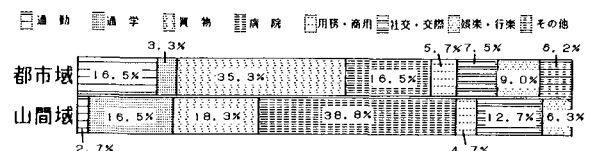


図-7 目的別月1回以上利用者

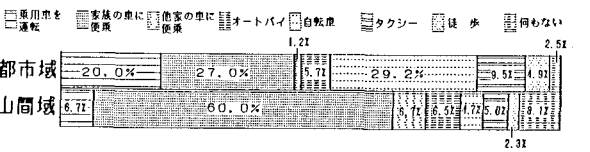


図-8 バス廃止時の代替手段