

IV-458

地方部の路線バスの現状と課題

福山コンサルタント ○正員 国分恒彰 福岡大学 正員 井上信昭
 福岡県 伊藤圭嗣 “ 正員 堤香代子

1. はじめに

日本全体の乗合バスの利用客が減少に転じてすでに20年の歳月が経過した。利用客減少の要因は複雑多岐にわたるが、最大の要因はいうまでもなくモータリゼーションの進展である。しかし、これに人口減少という要因が加われば、両者が相乗してバス利用客の減少に拍車がかかる。そこで本研究では、福岡県南部に位置する地域（八女市を中心とする5市6町2村：図1）を事例として、地方部の路線バスの現状と課題について分析する。

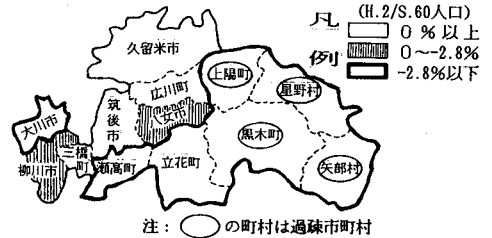


図1 調査対象地域と過疎市町村

2. 対象地域におけるバス事業の概要

当該地域に路線をもつバス事業者は大手、中小の各一社である。ここでは当該地域のみを営業エリアとする中小バス事業者の概要について示す。このバス事業者は事業種別が乗合、貸切の兼業であり、保有車両数143両、従業員数330人、資本金3,000万円といった規模は、典型的な中小バス事業者である。事業収支は、乗合の赤字を貸切の黒字でカバーして埋めるという構図である。乗合車両の車齢（11.2年）も全国平均（7.2年）と比べるときわめて高く、経営環境の悪化の中で車両の更新が十分に行われていないことを示している。

表1 年次別の潜在的補助対象系統数

年度 路線	S.50	S.55	S.60	H.3
全系統数	105 (100.0)	98 (100.0)	97 (100.0)	95 (100.0)
第2種生活路線	97 (92.4)	82 (83.7)	73 (75.3)	68 (71.6)
第3種生活路線	0 (0.0)	5 (5.1)	15 (15.5)	20 (21.1)
合計	97 (92.4)	87 (88.8)	88 (90.8)	88 (92.7)

その輸送人員と車両走行キロの変化を弾性値（輸送人員の伸び／車両走行キロの伸び）で示すと、1975年を基準年にした1990年の弾性値は0.5である。全国乗合バスの同値が0.7であることからみても、当該地域でのバス事業の経営環境の厳しさがうかがえる。表1は、地方バス路線維持費補助制度の潜在的補助対象系統数を年次別に示したものである。1980年に一旦減少した全系統数に占める潜在的補助対象系統数の割合がその後再び増勢に転じているが、特に第3種生活路線に該当する系統が急増していることは大きな問題である。

表2 交通の種類別手段別交通量

手段	徒歩	自転車	バイク	マイカー	路線バス	タクシー	その他	合計
通勤交通	—	1 (0.8)	4 (3.3)	114 (92.7)	3 (2.5)	1 (0.8)	0 (0.0)	123 (100.0)
交無職者等	免許有	18 (5.3)	27 (8.0)	279 (82.8)	11 (3.3)	0 (0.0)	2 (0.6)	337 (100.0)
免許無	—	20 (14.7)	1 (0.7)	59 (43.4)	50 (36.8)	4 (2.9)	2 (1.5)	136 (100.0)
学生等通学交通	—	9 (18.0)	24 (48.0)	4 (8.0)	12 (24.0)	1 (2.0)	0 (0.0)	50 (100.0)
生徒等通学交通	100 (65.8)	9 (5.9)	0 (0.0)	25 (16.4)	1 (0.7)	15 (9.9)	2 (1.3)	152 (100.0)

3. 過疎地域における交通特性とマクロ需要予測

過疎地域における交通実態を知るため、対象地域の過疎町村の中から上陽町を選んで住民アンケート調査を行った。調査は、平成4年11月に選挙人名簿から30%を抽出し、訪問留置・回収方式で行った。

(1) 職業別代表手段分担率

表2では、通勤交通、農林業従事者および主婦・無職者の外出交通（以下、無職者等交通とする）、高校生以上の就学者の通学交通（以下、学生等通学交通）、そして園児および小・中学生の通学（以下、生徒等通学交通）の利用交通手段を示す。通勤交通では、その92.7%（114/123）はマイカーによって行われる結果となっている一方、路線バス等の利用はごくわずかである。有職者層の免許保有率からみて、免許をもっていればほとんどマイカー通勤をしていることになる。これに対して無職者等交通では、運転免許の有無によって利用交通手段の差がみられる。すなわち、免許保有者では同じようにマイカー利用率が82.8%ときわ

めて高く、バイクと合わせれば90.8%にも達する。このことは、高齢者も含め免許保有者であれば大部分がマイカーやバイクを利用することを示している。当然ながらバス利用率はわずか3.8%にすぎない。これに対し、免許非保有者では相乗りでのマイカー利用率が43.4%と最も高いことが特徴であるが、バス利用率も36.8%とかなり高い。

(2) 無職者等外出交通の年齢特性

無職者等交通に限って年齢別のマイカー利用率、バス利用率を示すと図2のとおりである。45歳未満のバス利用はほとんどなく、マイカーか二輪車のみが利用されている。しかし、加齢とともに自動車の利用率が低下する一方、バス利用率はかなり増加する。これは図2からも明らかとなり、年齢別免許保有率との関係が最も強いものと思われる。ただ65歳以上になると免許保有率の低下にもかかわらずマイカー利用率が再び上昇しているが、高齢化により自転車やバイクの利用者が、家族等の運転するマイカー利用に転ずるためであろう。こうしたデータからみて、当該地域のような地方部のバス利用者は、高校生等の通学と運転免許非保有の成人に限定されているといえる。

(3) バス利用客変動のマクロ予測

将来のバス需要変動に大きく関わりかつ今後確実に生じる変化として次の2点が考えられる。

- ① 高校生、大学生等の年齢層の減少
- ② 農林業従事者、主婦、無職者等の運転免許保有率の上昇

この2点について、これまで得られた知見をもとに将来のバス利用客の減少をマクロ的に予測した考え方とその結果を示したものが表3である。なおここでは問題を単純にするために、人口移動は無いものとしている。当該バス事業者の通学定期客が現在および将来（10年後あるいは15年後）の高校生等の就学年齢（15～19歳）の変化率によって変動すると考えると、10年後には現在のバス利用者全体の2.3%、15年後には6.5%程度に相当する通学需要が減少するものと予想される。また、現在の性別年齢別保有率をもとに、将来の免許保有率をコーホート法の考え方に準じて推定し、それがバス普通客の増減に与える影響を算定すると、10年後には9.2%程度が減少すると予想される。しかし、現実には今日もなお相当に人口流出が続いていることを勘案すると、この予測を上回るバス利用者の減少は避けられない。現在、すでにほとんどの系統で採算ラインを下回る当該バス事業者にとって、このように確実に予想される需要減少は、路線を維持していくうえにおいてきわめて厳しいものになる。

4. まとめと今後の課題

当該地域のような地方部では、マイカーを利用できない交通弱者にとって路線バスが日常生活の貴重な足となっていることが明らかとなった。しかし、バス利用者の減少傾向には今後とも歯止めがかからず、バス事業の経営環境は一層厳しいものになることが予想される。一方であらゆる交通サービスにバリアフリーが求められており、交通事業者は多大の投資を迫られてくる。こうしたことを考えると、これからの地方の公共交通事業の運営は、現行制度のままでは大部分成り立ち得ない。以下のような課題に早急に対応することが必要である。

- ・地方部の交通弱者に適した交通体系の議論のために、交通実態調査の制度化とその実施
- ・（そのうえで）地域特性に応じた交通弱者対策を中心とした交通システムの構築
- ・その交通システムの運営に必要な補助制度の確立

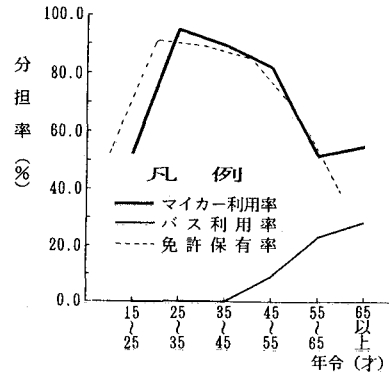


図2 年齢別マイカー、バス利用率（無職者等）

表3 バス利用客の減少率の予測

利用客減少の要因	減少率の算定の考え方	減少率 (基数1000人当たり)
① 高校生等の減少	通学定期客割合 × 当該年齢層減少率	10年後 2.3% 15年後 6.5%
② 運転免許保有率の上昇	・大人の普通客が減少するものとする ・(人口を1として)単位人口当りのバス利用原単位 = 保有率 × 保有者のバス利用率 + 非保有率 × 非保有者のバス利用率 ・減少率 = 大人普通客割合 × 保有率の変化による 単位人口当りのバス利用原単位変化率	10年後 9.2%