

群馬県における市町村乗合バスの運行経緯に関する分析

群馬大学大学院 学生員 土井 雅晴
 群馬大学工学部 フェロー 青島 縮次郎
 群馬大学大学院 学生員 金井 昌信

表1 人口規模別市町村乗合バス運行状況

人口規模	1万人以下	1万人～2万人	2万人～4万人	4万人以上	全体
調査対象市町村数	24	23	12	11	70
調査票回収市町村数	24	22	12	11	69
市町村乗合バスを運行している市町村数	18 (75.0)	20 (90.9)	11 (91.7)	11 (100.0)	60 (87.0)
新規路線を計画している市町村数	3 (12.5)	5 (22.7)	5 (41.7)	0 (0)	13 (18.8)
単独路線数	25	29	18	60	132
1市町村あたりの単独路線数	1.04	1.32	1.5	5.45	1.91
平均乗客密度	6.84	7.07	6.13	9.59	8.05

1. はじめに

バス事業における法律上の事業参入要件のひとつとして昭和26年から採用されてきた需給調整規制が、平成14年2月に廃止された。これにより、不採算路線の撤退が容易になることから、特に地方部においては交通弱者の日常生活に不可欠な生活交通が不足することが考えられる。そのため、今後の生活交通確保のためには、国と地方が分担・協調しつつ、地域の実情やニーズに適切に対応するため、地方自治体が主体的かつ積極的に関与していくことが必要になると言える。

そこで本稿で、現在までに不採算路線が撤退した場合に、その代替手段の1つとして市町村が主体となって運行していると想定された群馬県の市町村乗合バス事業に着目し、その現状を明らかにすることを目的とする。

2. 調査概要

全国でも自動車利用率が高く、公共交通利用率の低い群馬県を対象にアンケート調査を実施した。調査方法は、各市町村のバス事業担当者宛に郵送配布、郵送回収で行った。調査内容は各市町村内を運行する市町村乗合バスの現状や今後の計画等についてである。

3. 市町村乗合バスの運行状況

市町村乗合バスの運行状況として、表1に市町村の人口規模別のバス運行状況を示す。また本稿では、市町村が単独で運行している市町村乗合バス路線を単独路線、複数市町村が共同で運行している市町村乗合バス路線を共同路線として表記した。これより市町村の人口規模が大きくなるほど市町村乗合バスを運行している割合は高くなっていることが分かる。また人口が4万人以上の都市を除けば人口規模が大きくなるほど新規路線を計画している割合も高くなっていることが分かる。これは人口4万人以上の都市では単独路線数も多く、生活交通に必要なバスは現状では整えられてい

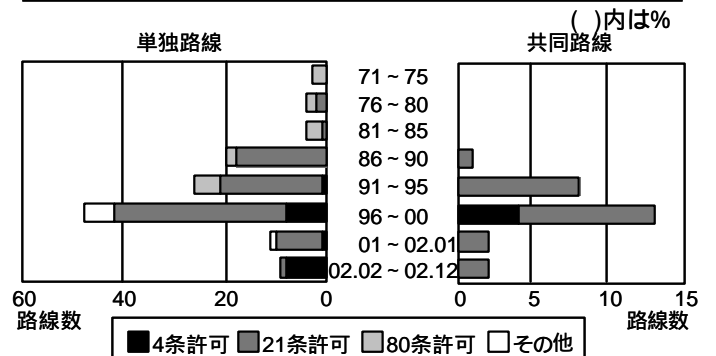


図2 単独・共同路線別運行開始時期別運行形態分布のためと考えられる。

次に、運行開始時期と運行形態の関係を明らかにするために、図1に単独・共同路線別の運行開始時期別運行形態の分布を示す。これより、単独・共同路線ともに年々増加の傾向があることが分かる。また運行形態も1986年からの5年間で21条許可による運行が大半を占めている。これより、はじめて市町村乗合バスが誕生したときは21条許可による運行は存在せずに80条許可による運行だけであったが、最近では21条許可による運行が市町村乗合バスの主流であると言える。

4. 運行開始理由

図2に単独・共同路線別の運行開始理由構成比を示す。これより、単独・共同路線ともに「民間バスの廃止に伴う代替運行」が高い割合を占めており現在まで

キーワード 需給調整規制, 公共交通, バス

連絡先 〒376-8515 群馬県桐生市天神町 1-5-1

都市工学講座第3研究室 TEL 0277-30-1653

の運行開始理由は、地域住民の需要により新規に運行を開始するケースよりも、不採算路線の撤退による代替運行によるものが多かったと言える。

次に廃止代替を理由に運行を開始した路線について、図3に単独・共同路線別の廃止代替の代替時期構成比を示す。これより単独・共同路線ともに、廃止された年が最も多くなっており、大半は5年以内に代替運行を開始していることが分かる。しかし共同路線については、5年以上たった後でも運行を開始した路線があることが分かる。これは単独市町村では、すぐに廃止代替バスを運行させることができない小規模な市町村が、隣接市町村との共同で路線を運行させたということが考えられる。また、今後は共同路線が増加すると思われる。

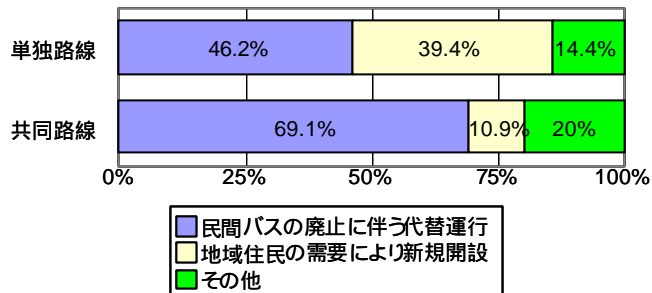


図2 単独・共同路線別運行開始理由構成比

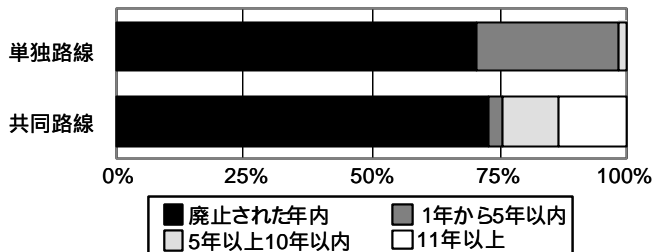


図3 単独・共同路線別廃止代替の代替時期構成比

5. 過去のサービス変更

図4に単独・共同路線別の変更内容別変更回数構成比を示す。これより共同路線より単独路線の方がまだサービス変更を行ってきたという傾向が見て取れる。その中で運賃の変更は単独・共同路線ともに、「一律料金への移行」、「初乗り料金の簡素化」等、簡単で分かりやすい運賃体系へと変化していく傾向があった。

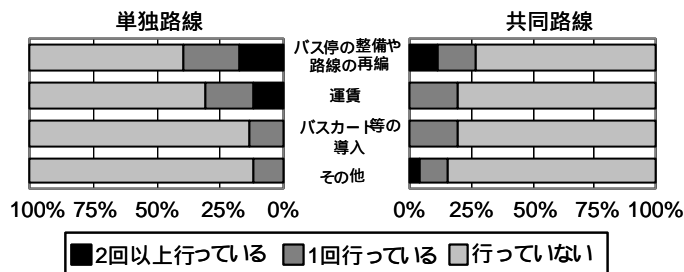


図4 単独・共同路線別変更内容別変更回数構成比

6. 平均乗客密度

図5に単独・共同路線別の便数別乗客密度の分布を示す。これより、単独路線より共同路線の方が乗客密度が高いことが分かる。これは共同路線の方が、より広域的に路線を運行している分、利用者の多様なニーズに対応しているためと考えられる。

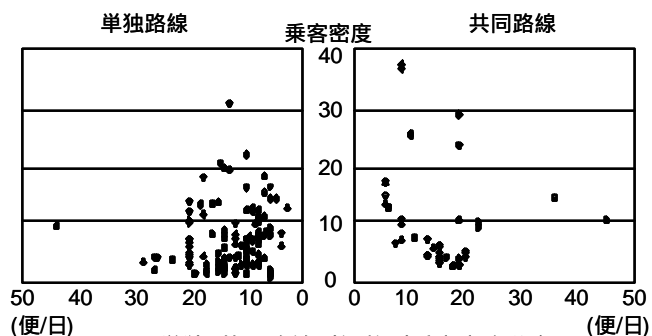


図5 単独・共同路線別便数別乗客密度分布

次にサービス変更と乗客密度との関係を見るために、図6に単独・共同路線別変更内容・回数別の平均乗客密度の分布を示す。これより、単独・共同路線ともにサービスの変更を行った路線ほど平均乗客密度が高いことが分かり、特に共同路線の方がその傾向が強く出ている。これより利用者の増加を図るには隣接市町村の利用者の利便性も視野に入れ、サービス変更を行うことが重要であると言える。

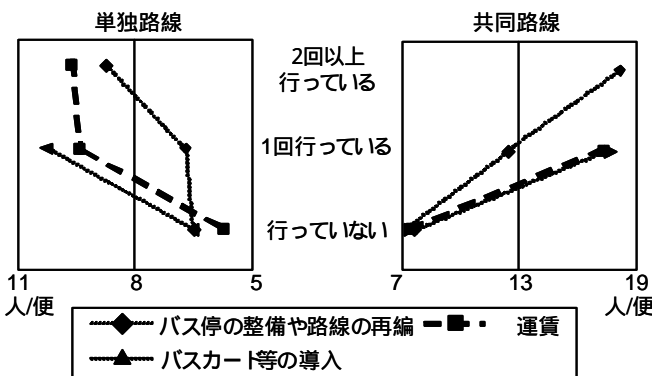


図6 単独・共同路線別変更内容・回数別平均乗客密度分布

7. おわりに

本稿をまとめると次のことが言える。

運行形態は21条許可による運行が年々増加しており現在では21条許可が市町村乗合バスの主流である。

今後、民間事業者が撤退し、単独市町村で廃止運行を開始するのが困難な場合においては、隣接市町村との共同主体で路線を運行させる必要がある。また共同路線の方が乗客密度が高く、集客効果が高いことが分かり、今後も共同路線が増加する可能性がある。