

長浜市における路線バスのあり方を検討するための利用者実態調査

関西大学大学院 学生員 ○永田 知佳子

関西大学環境都市工学部 正会員 北詰 恵一

1.研究背景と目的

地方部のバス路線は、利用者が減少し、運行路線の廃止・縮小等の提供サービス低下を余儀なくされており、このことがさらなる利用者離れを引き起こしている。一方で、そのバスを頼りにしている人の「生活の足」を確保するために、各自治体は、多額の補助金を投じてきた。ところが、財政状態の厳しくなってきた自治体にとって補助金を出し続けることは容易でなく、補助金の出し方やバス路線のあり方を見直すことが改めて必要となってきた。滋賀県長浜市は、そのような問題を抱える市のひとつである。本研究では、本市を対象に、路線バスが利用者にとってどの程度重要な「生活の足」となっているか、拠出可能な補助金との関連において提供する公共交通サービスをどのように考えるべきか、補助金の財源としての税金を支払うバス非利用者との関係をどのように考えるかなどの検討を行う基礎資料となる路線バス利用実態を知ることが目的とする。

2.利用者実態調査の概要と結果

2.1 日程等

アンケート調査は、平成18年9月29・30日（夏調査）と同年12月8・9日（冬調査）の2度、4日間にわたって、調査対象とした市内7路線の始発から終バスまでのほぼ全乗客に対して、主に、対面方式による面接回収を行い、各700枚・705枚を有効回答として回収した。有効回答率は、約86～91%である。

2.2 質問項目

質問項目は、夏冬共通のものとしては、性別、年齢等の乗客属性と、乗車目的、利用頻度等の利用状況である。そして、夏だけの質問としては、「バス条件の変化を想定したときの利用意向」があり、冬だけの質問としては、「利用者の考える『バスの良いところ』『良くできるところ』」がある。

(1) バス条件の変化を想定したときの利用意向

図1は、夏のアンケート調査の問4で行った「次

のような場合、バスを利用し続けられますか。」という質問の結果を示している。補助金を現行の金額では出し続けられなくなった場合のさまざまなサービス低下を想定して、選択肢を設けている。この結果、「⑥今の状態から変わると、もう利用できない」と答えた利用者は少なく、回答者総数が700名で重複回答可であったことを考えると、全回答者の3.4%しかこの選択肢を選んでいないことがわかる。このことは、「今の状態から変わっても問題ない」ということではなく、「今の状態から変わろうともバスを使用せざるを得ない」利用者が大半であることを示していると考えられる。すなわち、財政事情を理由にサービス水準を下げてでも利用者が使い続けるのでサービス水準を下げる政策が行われる可能性があるが、この場合、特に何の対応策も講じなければ、「生活の足」としての利用者に、大きな負担を強いることを意味する。

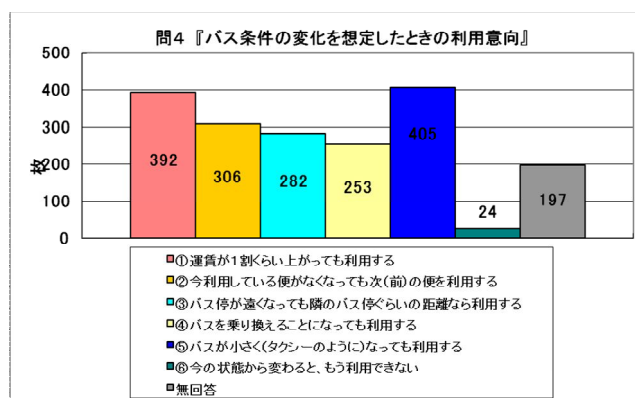


図1 バス条件の変化を想定した時の利用意向

(2) 代替手段の有無別割合

図2、図3は夏・冬のアンケートで行った「バス以外に(冬のアンケートでは「バスとタクシー以外に」)目的地へ行く方法はありますか」という質問に対する回答結果である。夏・冬共通の結果として、代替手段が「無い」と答えた回答者の割合が5～6割と多くを占める結果になっている。このことから、路

キーワード 公共交通、地方路線バス事業、バス利用者実態調査

連絡先 〒564-8680 大阪府吹田市山手町3丁目3番35号 都市システム工学科 社会資本計画学研究室 TEL06-6368-1111

線バスが「生活の足」としての唯一の公共交通手段であり、この利用水準が低下することは、すなわち、市民のモビリティ確保の点から大きな影響を及ぼすことが見てとれる。

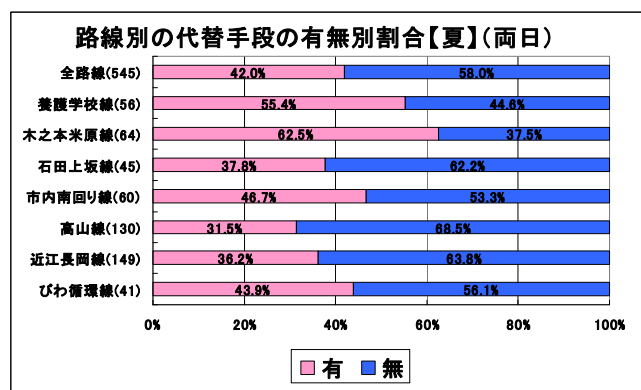


図2 代替手段の有無別割合 (夏)

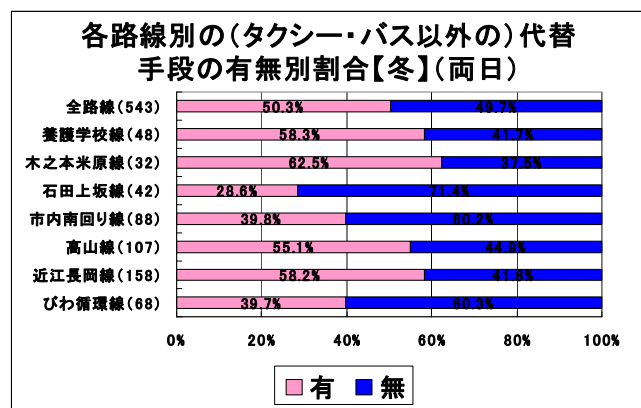


図3 代替手段の有無別割合 (冬)

(3) 利用者の考える『バスの良いところ』『良くてきるところ』

図4は、冬のアンケート調査の問3で行った「あなたの考える『バスの良いところ』『良くてきるところ』をあげてください」という質問の結果を示している。この結果より、選択肢「①バスの方が(車や自転車に比べて)安全である」や「⑥疲れた時は、バスの方が楽である。」が回答として多いことが分かる。中でも「①バスの方が安全である」という回答については「高齢者の運転を見て危なっかしくて、そう思った」や「自分自身、歳をとってきて、そう感じる時がある」、「乱暴な運転を見ると、そう感じる」という意見が多かった。これは、以前から指摘されている高齢者の車の運転への不安感の表れであろうし、今後、高齢化する路線バス非利用者が、路線バス利用者へ転換してくる可能性を示唆している。

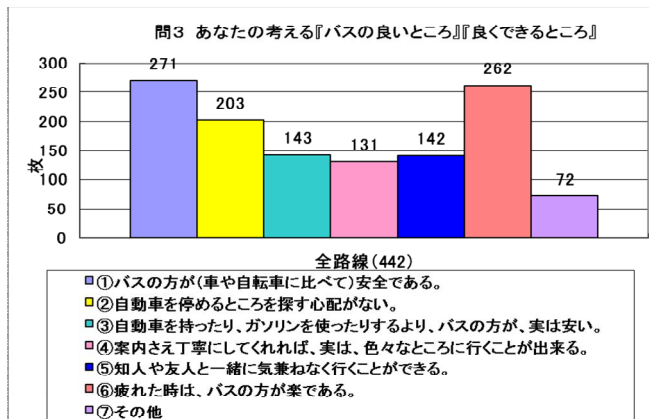


図4 『バスの良いところ』『良くてきるところ』

路線バス利用者以外の市民に、日常の路線バス利用頻度を聞くと、ほとんど0回に近い回答を得る。すなわち、補助金の税負担の是非を考える際、大半の納税者が、路線バスの状況や良さを知らないまま議論に参加してくることになる。そして、そのような人がマジョリティである。実際に利用している人からのこのような意見が市民全員に伝わり、市民が、いずれ利用するかもしれない路線バスのあり方を同じ情報ベースに立って考えることが重要となろう。

3.おわりに

アンケート結果から言える重要なこととしては、以下の3点があげられる。

- ① サービス水準の劣化によらず路線バスを使い続けざるをえない人が多いことから、単に補助金の財政負担だけからサービス水準を変更することは、利用者に多くの負担を強いるものとなる。
- ② 路線バス以外の代替手段がない利用者が約5～6割と多いことから、最低限の移動手段の確保としての公共交通の位置づけを明確にし、何らかの形で継続していかなければならない。
- ③ 市民の大半である路線バス非利用者にも、路線バス利用状況に関わる情報を共有してもらうことが、財源議論において重要である。

今後は、市内各地区の土地条件や都市機能分布および人口分布などの現状および将来を踏まえた公共交通としてのバス需要を考慮する必要があるだろう。

なお、この実態調査は、長浜市及び湖国バスの協力を得て、滋賀大学のプロジェクト科目として実施されたものである。ここに謝意を表したい。