

地方都市における交通施策の評価とその成功要因に関する考察*

～ 三好町「さんさんバス」を例として ～

An Appraisal and An Analysis on Factors of Success in Local City Transportation Policy*

- A Case Study for the “SANSAN BUS” Project in Miyoshi Town -

山崎基浩**・伊豆原浩二***・秀島栄三****・山本幸司*****

By Motohiro YAMAZAKI**, Koji IZUHARA***, Eizo HIDESHIMA****, Koshi YAMAMOTO*****

1. はじめに

都市における交通問題が多様化している今日、地方都市においてはそれらを解決すべく様々な交通施策が展開されている。その中で「住民のモビリティ確保」という交通課題は、高齢化を主とする社会構造の変化を背景に、衰退を続ける路線バスのあり方を問うとともに、平成14年2月に実施されたバス事業の需給調整規制撤廃を見据えながら過年度より注目を集め続け、いわゆるコミュニティバスに代表されるバスを活用した生活交通施策を実施する自治体が多数見られる。¹⁾

コミュニティバス運行は、自治体負担の財源により交通弱者の移動を担保するものであることから、福祉施策的な意味が大きい交通施策であると言える。そのような施策に対する評価は、事業採算性という視点からの追究が困難であり、自治体の政策方針のあり方が問われるべきであろう。しかしその一方で、住民から徴収される税により賄われる自治体の支出は、有効的に施策実施に充てられるべきであると考えられる。特にコミュニティバスのように住民にとって身近で、頻繁に目に触れる施策は批判的となりやすく、ある程度の利用者を確保することが施策成功の目安の一つであると言える。

また、施策が「成功」する背景には、様々な要因

が介在しているものと考えられるが、それらを明示することは今後の地方都市における交通施策展開に有効であると考えられる。

本稿では、愛知県三好町の「さんさんバス」を事例として取り上げ、利用状況や運営状況などから見た施策評価を試みるとともに、交通施策「成功」の要因についての考察を行う。

2. 三好町「さんさんバス」の概要

(1) 愛知県三好町の概要

三好町は愛知県のほぼ中央、名古屋市の東方約20kmに位置し(図-1)、東は豊田市に接し都市計画区域としては豊田都市圏に属する。町域は東西5.2km、南北10.27kmと南北に長い形状で、総面積は32.11km²である。



図-1 三好町の位置

*キーワード：公共交通計画，交通弱者対策，施策評価

**正員，工修，(財)豊田都市交通研究所研究部
(愛知県豊田市西町4-25-18 Tel:0565-31-7543
E-mail:yamazaki@ttri.or.jp)

***正員，工博，(財)豊田都市交通研究所研究部
(愛知県豊田市西町4-25-18 Tel:0565-31-7543
E-mail:izuhara@ttri.or.jp)

****正員，工博，名古屋工業大学工学部社会開発工学科
(愛知県名古屋市昭和区御器所町 Tel:052-735-5586
E-mail:hideshima@ace.nitech.ac.jp)

*****正員，工博，名古屋工業大学工学部社会開発工学科
(愛知県名古屋市昭和区御器所町 Tel:052-735-5484
E-mail:yama@doboku2.ace.nitech.ac.jp)

人口は、平成元年度に町北部に位置する三好ヶ丘ニュータウンへの入居開始に伴って3万人を突破し、その後大幅な増加を続け、平成13年12月1日現在で48,151人となっている。町中心部は役場をはじめとする公共施設や大規模な商業施設が集積し、南部は農地として利用される市街化調整区域が大半を占め、その中に自動車製造業関連の大規模工場と既存集落が立地している。

鉄道は豊田市と名古屋市を結ぶ民営路線が通っており、町内には黒笹駅と三好ヶ丘駅の2駅がある。人口吸引力の高い名古屋市方面への利便性は高いが、町の最北端を東西に横切っているため、町全体としての利便性は低いといえる。既存の路線バスは民営1社による5路線が運行されているが、町中心部を東西に横断している、豊田市と名古屋市営地下鉄赤池駅（日進市）を結ぶ路線以外は低いサービス水準にある。かつては町の南北方向を結ぶ路線のバス運行がされていたが、平成10年9月に廃止された。このような路線バスの衰退を背景に「さんさんバス」の運行が開始された。

(2) さんさんバス運行の概要

さんさんバスは図-2に示すように「交流路線（くるまつくん）」と「生活路線（さつきちゃん）」の2路線で運行されている。両路線とも路線延長は約18km、各々38か所のバス停に停車する。運行時間は7時45分～20時34分の約13時間で、各路線1日6往復（12便）運行、2路線の重複区間（バス停20か所）では1時間に1便、単独区間では2時間に1便のサービスを提供している。運賃は1乗車100円（未就学児と身障者の介護者は無料）である。

事業の主体は三好町であるが、運行業務は民間事業者へ委託し、道路運送法第42条の2・11項（旧21条；一般貸切旅客自動車運送事業の乗合許可）に基づき運行している。事業者への委託は、年間の運行経費により事業者と契約し、年度末に運賃収入分を差し引いた額を清算する、という方法で行っている。

バス車両は町が購入した2台の小型ノンステップバス（乗車定員38名）に、各路線の愛称・イメージカラーを反映させた専用デザインを施し、各路線1台ずつ事業者に貸与し使用している。



図-2 さんさんバス運行ルート

3. さんさんバス運行の評価

(1) 利用者数の推移

平成11年度の試行運行時からの月別利用者数の推移を、図-3に示す。利用者数は試行運行開始当初より概ね増加傾向にあり、本格運行開始後は1便あたりの月平均乗車人数が14人以上で推移している。需要の多い交流路線では、学校が夏休みとなる8月には1便あたりの月平均乗車数19人を記録して

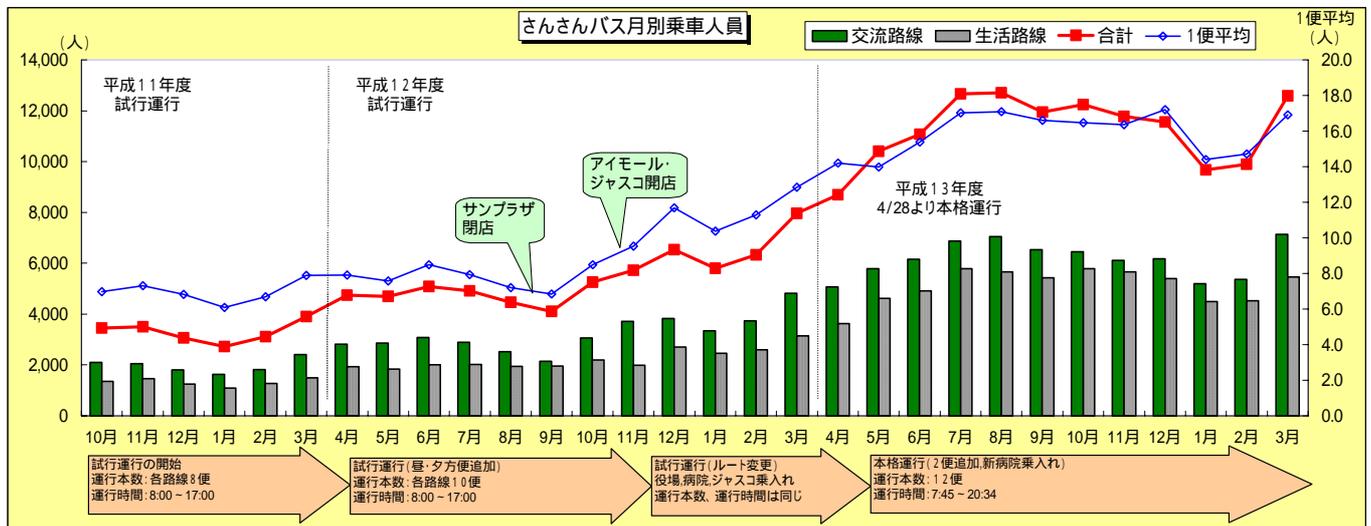


図-3 路線別月別利用者数の推移

いる。1月・2月の減少は毎年見られることから季節的に需要が少なくなるためであると思われるが、平成12年10月に開店した大型商業施設(アイモール・ジャスコ三好店)への乗り入れ開始に伴い、著しく利用者が増加している。

(2) 運行経費の収支状況の推移

試行運行開始後の年度別運行経費と運賃収入をまとめたものを表-1に示す。運賃による経費回収率は年々増加しており、本格運行が開始された平成13年度では約40%という高い値となっている。表-2は、愛知県内の自治体で運行されているコミュニティバスの収支状況の一例であるが、これらと比較してもさんさんバスの収支状況は芳しいものであると考えられる。福祉施策として行政が負担しうる費用に限度があると考えたとき、その枠内での今後の施策展開の可能性が拡がる可言えよう。

表-1 収支状況の推移

	運行経費(千円)	運賃収入(千円)	経費回収率
平成11年度(半年)	16,913	1,977	11.7%
平成12年度(1年)	39,843	6,589	16.5%
平成13年度(1年)	33,470	13,265	39.6%

表-2 他市町コミュニティバスの収支状況

	運行経費(千円)	運賃収入(千円)	経費回収率
N町(H12年度)	59,749	5,021	8.4%
T町(H12年度)	46,554	1,446	3.1%
T市(H11年度)	25,290	1,510	6.0%
K市(H11年度)	45,030	4,920	10.9%

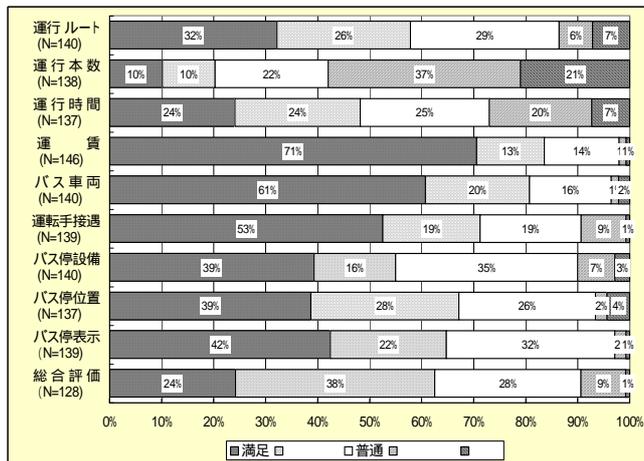
[名城大学建設システム工学科松本らの調査²⁾によるデータ]

(3) 利用者からの評価

図-4は、本格運行が開始されて半年が経過した平成13年10月に実施した利用者アンケートの、満足度に関する質問の回答を集計したものである。

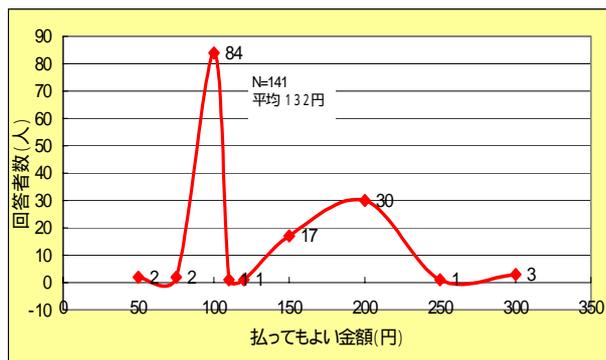
多くの項目で住民から高い評価を受けていると言えるが、「運行本数」については「不満」「やや不満」という回答が「満足」「やや満足」を上回った。実情として、利用者の増加に伴う輸送容量不足が新たな課題となっている。

図-4 利用者の満足度



次に図-5は、さんさんバスへの乗車に対する支払意志額を尋ねたものである。現料金設定のバイアスにより100円に回答が集中しているが、100円を超える回答は37%を占めており、さんさんバスが利用者から高い評価を受けていると推測できる。

図-5 料金支払意志額



4. 施策の成功要因に関する考察

(1) 地理的要因

図-6は「さんさんバス」のバス停勢圏(徒歩5分圏, 10分圏として、半径300m, 500mで設定)を表したものである。このように南北に長く、比較的コンパクトな行政区域面積であるため、延長18kmの2路線により行政区域のほとんどに対して、サービスが可能である。

また、東西方向の公共交通サービスは民営の鉄道・バスにより比較的高いサービス水準にあり、行政としては南北方向のサービスを提供することが課題であった。このため、施策目的の絞り込みが容易かつ明確であったと言える。

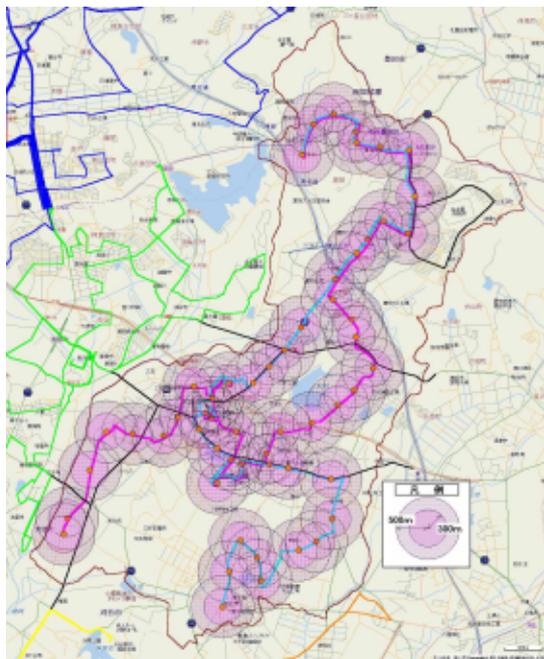


図 - 6 バス停勢圏

(2) 社会経済的要因

利用者数の推移に見られるように、大型商業施設の開店以降、さんさんバスの利用者は著しく増加している。図 - 7 は、利用者数の多い「交流路線」のバス停間 OD である。枠で囲んだ部分が当該施設内のバス停であるが、さんさんバス利用者は、この施設に訪れる人が多数であることが見受けられる。

すなわち、大型商業施設の立地がさんさんバス利用者数増加に寄与していることは明白である。

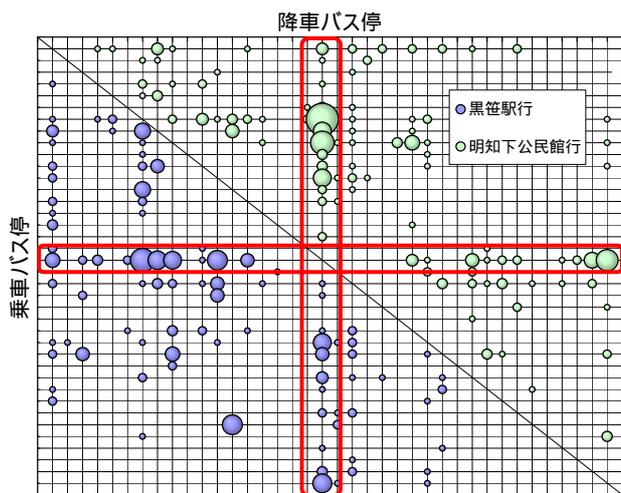


図 - 7 バス停間 OD (交流路線)

(3) 施策展開プロセスの重要性

図 - 8 に示すように、三好町はさんさんバスの本格運行開始に向けて、平成 8 年度から 5 かに渡る調査と実験・試行を実施してきた。このような施策

展開プロセスのあり方も、施策評価において重要な要素であると考えられる。例えば、先述の大型商業施設に対して、建設段階からの協議により敷地内直接乗り入れを実現したことは、施策展開プロセスから見て評価に値すると言える。

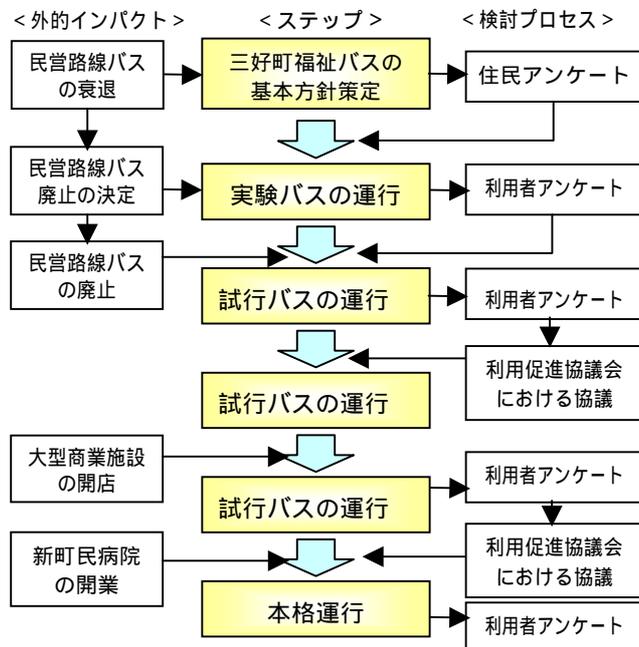


図 - 8 施策展開プロセス

5. おわりに

本稿では愛知県三好町で運行されている「さんさんバス」を例として、その運営状況や利用者意見から施策評価を行うとともに、現状に至った要因について考察を試みた。その結果、地理的要因、社会経済的要因、施策展開プロセスの重要性から地方都市における交通施策の成功要因を整理することができた。今後、他事例との詳細な比較分析を実施したいと考える。また、住民の交通行動に対して本施策実施が及ぼした影響についても、興味深いと感じる。

最後に、本稿作成にあたり多大なる協力を頂いた三好町企画課各位に謝意を表す。

参考文献

- 磯部友彦：「高齢社会に適した地域交通システム」中部開発センターCrec,第128号,pp.52-74,1999
- 松本幸正：「自治体により運行されているバス(コミュニティバス)に関する調査集計報告書」,2001
- 中村文彦：「生活交通の再編に向けての一考察」運輸と経済,第62巻,第3号,pp.43-49,2002
- 竹内伝史：「市民の足を守るバスサービスの計画と行政」運輸と経済,第61巻,第8号,pp.50-59,2001