

# 愛知県内におけるコミュニティバス運行状況の経年的変化と 自治体担当者の意識に関する研究\*

Change of buses operated by local government  
and consciousness of responsible person on bus in Aichi prefecture\*

山中裕喜\*\*・松本幸正\*\*\*・久保陽一\*\*\*\*

By Hiroki YAMANAKA\*\*・Yukimasa MATSUMOTO\*\*\*・Yoichi KUBO\*\*\*\*

## 1. はじめに

本研究で対象とする愛知県は、1世帯あたりの家用自動車保有台数が全国一位であることからわかるように、自動車交通が主体の地域である。また現在でも県内の家用自動車保有台数や自動車利用者数は増加傾向にあり、その一方でバス利用者は年々減少している。それに伴い、民営バス会社の営業収入を営業費用で割った営業収支率も悪化傾向にあり、事業者にとって苦しい経営状況が続いている。そのため利用者の少ない民営のバス路線が廃止されてきている。一方で、自治体が自ら交通サービスを行ない、地域の活性化に役立てようという傾向が強くなってきている。その中で、自治体が主体となって運行するいわゆるコミュニティバスが増えてきており、これらの果たす役割が大きなものになっている。

本研究では、愛知県内でコミュニティバスを運行している自治体担当者に対して、平成12年<sup>1)</sup>と平成15年の2度に渡り継続的にアンケートを行うことで、各自治体におけるコミュニティバスの運行状況を経年的に捉え、地域特性に適したバスの運行形態を明らかにすることを目的とする。

なお、本研究で対象とするコミュニティバスは、「どのバス停でも乗り降りが自由なバス」であると

---

\*キーワード：地区交通計画，公共交通計画，交通計画  
評価，公共交通運用，

\*\*学生員，名城大学大学院理工学研究科

\*\*\*正員，工博，名城大学理工学部建設システム工学科  
(名古屋市天白区塩釜口一丁目501番地，

TEL:052-832-1151,matumoto@civil.meijo-u.ac.jp)

\*\*\*\*非会員，西讃中央設計

(香川県三豊郡大野原町中姫 1190-1，0875-54-4888)

定義する。よってスクールバスや老人ホームの送迎バスは含まれない。また、市町村が運営補助費を出しているだけの民営路線バスについても同様に含まれない。

## 2. 自治体担当者に対するアンケート概要

### (1) 調査対象

本研究では愛知県内 88 市町村のうち、コミュニティバスを運行している自治体の担当者に対して、平成12年11月と平成15年2月に郵送配布、郵送回収の方法で2度の調査を行なった。対象とした自治体は、それぞれの調査時点でコミュニティバスを運行していた自治体である。平成12年の調査では40市町村で41のコミュニティバス事業、平成15年の調査では52市町村で59のコミュニティバス事業を対象とした。なお最終的な回収率は両年の調査とも、100%であった。

### (2) 調査項目

アンケートの主な調査項目は以下の通りである。

コミュニティバスの概要

バスの名称・愛称，準拠している道路運送法，委託している事業者名，運行目的 等

運行経緯に関して

運行開始日，運行改正日と内容，バス運行計画への住民参加の方法，運行後の評価方法 等

運行コストに関して

運賃収入，運行経費とその内容，市町村のバス運行費に充てられた予算名，利用者数 等

市町村のバス担当者の意識に関して

バスを運行するにあたり，重要視する項目

## その他の交通サービス

市町村が主体となって運行しているコミュニティバス以外の交通サービスの内容と担当部署

### 3. コミュニティバスアンケートの集計結果

平成14年11月と平成15年2月に愛知県内でコミュニティバスを運行している自治体のバス担当者に対して行なった、アンケートの集計結果を以下に示す。なお、担当者の意識以外の各質問は、複数回答可であるため総計は100%を越える。以下、平成12年調査以前に運行を開始したバスを「(前)開始バス」、平成12年調査以後に開始したバスを「(後)開始バス」と表記する。

#### (1) 運行目的

図-1 にコミュニティバスの運行目的とその市町村の割合を示す。図より多くの市町村が「公共施設への交通の確保」を目的にしていることがわかる。次いで「高齢者・障害者の社会参加の促進」、「交通未発達地域の交通の確保」が挙げられる。これは平成13年に行なわれた、路線バスの需給調整条項の撤廃により、民営のバス路線が自由に撤退できるようになったため、市町村が公共交通を確保しなければならないということが関係していると考えられる。一方で「自動車交通削減による市町村内の交通の円滑化」を運行目的として挙げている自治体は少なく、自動車依存度の高い愛知県において、公共交通による移動は重要視されていないと考えられる。また「福祉介護サービスの一環」を運行目的として挙げている自治体が少ないのは、福祉課等が別に福祉介護専用の交通サービスを用意しているためと考えられる。

#### (2) バス運行計画への住民の参加方法

図-2 にコミュニティバスの運行計画に関して、住民の意見を聞くために行なった方法と、その市町村割合を示す。「(前)開始バス」について、5割以上の市町村が「特に聞かなかった」と回答している。一方、「(後)開始バス」については、「特に聞かなかった」と回答した市町村の割合は、3割程度にとどまっている。また「(後)開始バス」については、

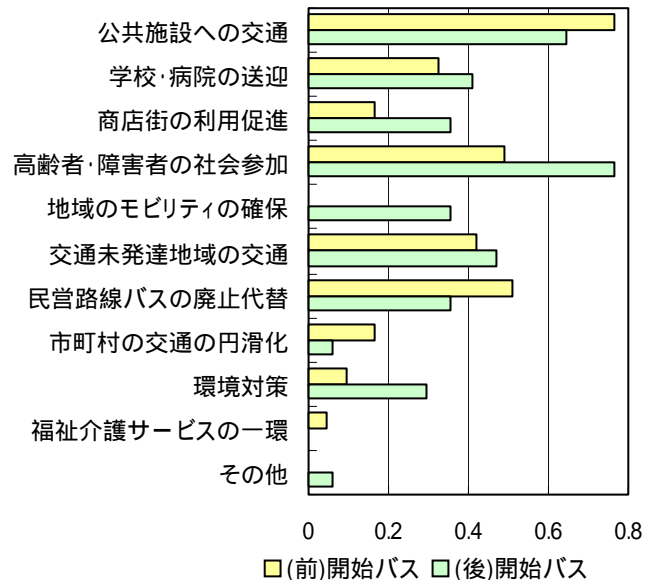


図-1 運行目的と市町村割合

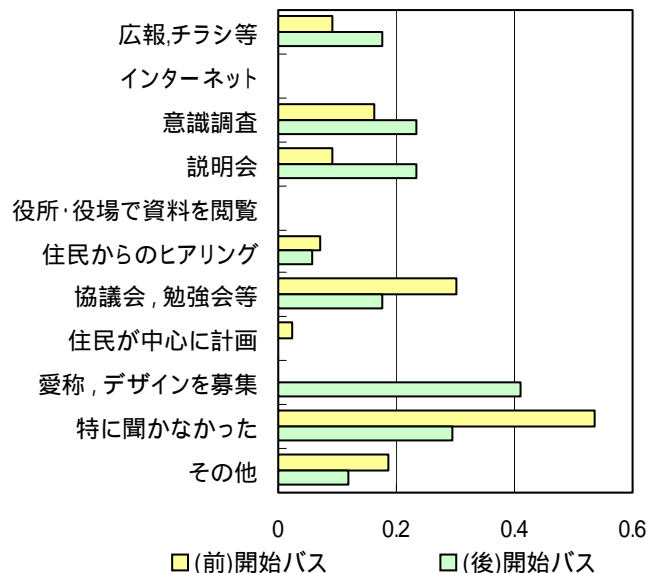


図-2 バス運行計画への住民参加の方法と市町村割合

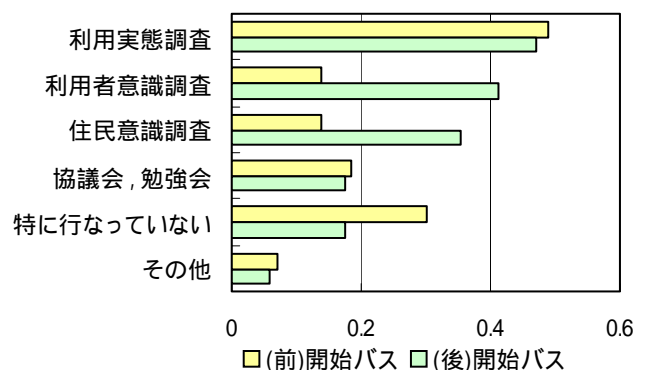


図-3 運行後の評価

「愛称、デザインを募集」が行なわれている割合も高い。これらより、新規に運行を開始するバスの方が、より住民の意見を取り込もうという姿勢がうかがえる。

### (3) バス運行後の評価方法

図-3 にコミュニティバス運行後の評価のために行なっている調査内容と、その市町村割合を示す。図より、「(前)開始バス」、「(後)開始バス」ともに、5割程度の市町村で「利用実態調査」を行なっていることがわかる。「(後)開始バス」では、「利用者意識調査」や「住民意識調査」が行なわれる割合が高くなっている。また「特に行なっていない」と回答した市町村の割合は、「(前)開始バス」については、3割以上であったのに対し、「(後)開始バス」については、2割以下まで減少している。このことから近年、住民の意見を取り込んだバス運行が行なわれる傾向にあると考えられる。

### (4) 運行経費について

図-4にコミュニティバスの運行経費削減のために行っている策とその市町村割合を示す。図より、「(前)開始バス」については、3割程度の市町村が、「特に行なっていない」と回答している。一方、「(後)開始バス」については、「特に行なっていない」と回答した市町村はなかった。これより近年、バス運行経費削減を考慮した、運行計画が行なわれている傾向にあると考えられる。

### (5) 各市町村担当者の意識

図-5 に、担当者がコミュニティバスの運行にあたり、重要視する項目の経年的変化を示す。回答は図に示す項目に対して、「重要」～「重要でない」の5段階で評価を行なってもらい、集計は3段階で行なった。図は平成12年調査と平成15年調査における「重要」と考える担当者の割合の差である。図より、「駅前整備」、「環境対策」を重要と考える担当者の割合が増加していることがわかる。

また「運賃収入の増加」や「自治体の負担減少」を重要視する担当者の割合が増加していることもわかる。これは昨今のコミュニティバス事業における、市町村の財政困難な状況を反映しているためであると考えられる。

## 4. 交通計画に関するアンケート集計結果

図-6 に平成15年2月の調査で得られた、各自治

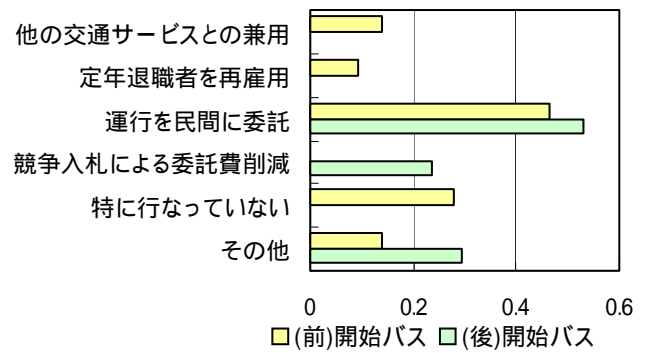


図-4 運行経費削減策

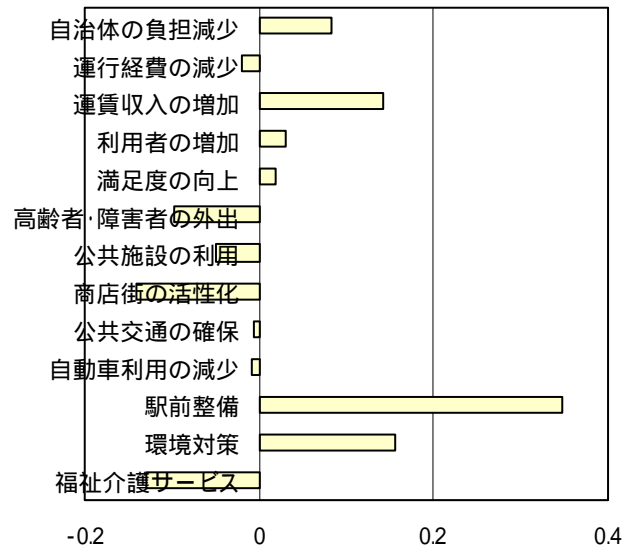


図-5 担当者意識の経年的変化

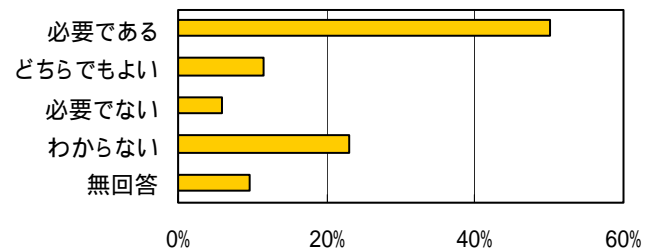


図-6 交通計画の必要性に対する考え

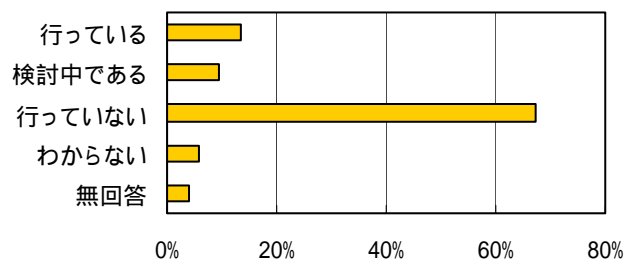


図-7 交通計画実施自治体割合

体のコミュニティバス担当者が、「交通計画の必要性を感じているか」について集計した市町村割合を示す。また図-7に同調査で得られた、各自治体が「交通計画を行なっているか」についての市町村割

合を示す。これらより、半数以上の自治体において、コミュニティバス担当者が、交通計画の必要性を感じていることがわかる。さらに、そのように感じているにも関わらず、実際に交通計画を「行なっている」または「検討中である」と回答した市町村割合は低いことがわかる。一方、一部の自治体では、住民意識調査の項目に、交通に関する内容も取り込むなどの措置が取られており、一般住民からの意見聴取に対して努力していると考えられる。

## 5. 運行内容の改正と利用者数の関係

平成12年11月の調査から平成15年2月の調査までの間に、運行内容を変更したバスについて、「変更項目」と「利用者数の増減」との関係をも、数量化理論 類を用いて分析した。なお、豊田市はコミュニティバスを運行しているが、他市町村と比べ税収額が多く、1世帯あたりの自家用車保有台数も多いため、本研究での分析対象からは除外する。

表-1 に、分析の結果を示す。なお目的変数には、平成15年2月の調査と平成12年11月の調査で得られた各バスの1日の利用者数の差を、平成12年11月の調査で得られた利用者数の値で除したものをを用いた。

表より、「便数および時刻の改正」や「路線の変更」が利用者数の増減に強く影響していることがわかる。またバスロケーションシステムなどのIT技術の導入も、バス利用者の増加に関係していると考えられる。

## 6. おわりに

本研究では、愛知県内でコミュニティバスを運行している自治体の担当者に対して平成12年11月と平成15年2月の2度に渡って、継続的にアンケートを行なうことにより、各自治体のコミュニティバス運行状況の経年的な変化と、担当者の意識を明らかにした。その結果、以下のことがわかった。

多くの市町村が「公共施設への交通の確保」、「高齢者・障害者の社会参加の促進」、「交通未発達地域の交通の確保」を目的としてコミュニティバスを運行している。また経年的にも、

表-1 数量化理論 類の結果

説明変数	スコア	レンジ
便数増減	-3.10	6.07
時刻のみ改正	2.97	
改正なし	0.06	
路線増減	3.23	5.83
路線変更	-0.58	
路線変更なし	-2.60	
IT技術あり	3.07	3.16
IT技術なし	-0.09	
車輜更新	2.40	3.02
車輜更新なし	-0.62	
委託へ	-1.80	1.91
委託せず	0.11	
停留所増減	0.69	1.89
停留所場所変更	-0.01	
変更なし	-1.19	
運賃改定	-1.47	1.61
改定なし	0.14	
運行日数変更	0.89	1.07
変更なし	-0.22	
重相関係数		0.65

コミュニティバス運行目的は変化していない。コミュニティバスの運行経費削減のために、何らかの措置を取っている市町村が多い。また平成12年と平成15年調査結果を比較することにより、コミュニティバスにおける財政面の改善を重要視する担当者の割合も増加していることがわかる。

交通計画の必要性を強く感じている自治体が多いにも関わらず、実際に交通計画を行なっている自治体の割合は少ない。

コミュニティバスの利用者の増加率には、「便数および時刻の改正」、「路線の変更」が強く影響していることがわかった。

今後は地域特性をふまえた、コミュニティバスの成否を表現する判断基準などを考える必要がある。

最後に、本研究を進めるにあたり多大なご協力を頂きました、各市町村のコミュニティバス担当者の皆様に心から謝意を表します。

## 参考文献

- 1) 小杉・松本：コミュニティバスの運行経緯と市町村担当者の意識に関する一考察，平成12年度土木学会中部支部研究講演概要集，pp.355-356，2001。