

# 自治会運行委託した高千穂町「ふれあいバス」運行に対する利用者の意識\*

## User's Consciousness to Community Bus entrusted to Resident's Association in Takachiho Town\*

出口近士\*\*・上村孝喜\*\*\*・吉武哲信\*\*\*\*・野辺洋一\*\*\*\*\*・飯干淳志\*\*\*\*\*  
By Chikashi DEGUCHI \*\*・Kouki UEMURA \*\*\*・Tetsunobu YOSHITAKE \*\*\*\*・  
Youichi NOBE \*\*\*\*\*・Atushi IIBOSHI \*\*\*\*\*

### 1. はじめに

平成14年2月の道路運送法改正に伴う規制緩和により、バス事業の参入・撤退が原則自由となった。これにより、特に過疎地域などのバス利用が低い地域においては不採算路線の縮小や廃止が懸念されている。

このような背景から、全国の自治体では地域の足を確保しようとコミュニティバスを導入するケースが増えており、福本ら<sup>1)</sup>は運営方式を調査するとともに運営方式の利点や欠点を整理している。秋元ら<sup>2)</sup>は、地域の交通ビジョンの確立や地域ニーズの把握、住民参画や関係者の協働が重要であるとしている。また宮崎ら<sup>3)</sup>は、利用者のバスサービスに対する満足度の調査・解析から、利用者を絞ったバスサービスの向上が必要と指摘している。

一方で、特に過疎地域においては年々増加する財政負担に苦しんでいる自治体が多いのが現状である。このため、どのような方法でバスが過疎地域で存続できるか、つまりバスの社会的持続可能性を検討することが必要と考える。このためには、地域住民が利用者（あるいは運行関係者）として、自らバスの必要性を認識し、利用し、維持・活性化・確保策について積極的に参画することが、過疎バスの持続可能性を確保できるものと考えられる。

本稿で取り上げる宮崎県高千穂町は、1) 経費節減、2) 運行サービス向上、3) 集落のコミュニティ活力の向上を目的として、図-1に示す6路線のバス（以下、「ふれあいバス」と記す）の運行・管理を自治会に委託する方式（以下、「自治

会委託運行」と記す）を平成16年9月から開始している。本稿では、まず“ふれあいバス”の導入経緯と運行方法の概要を紹介する。そして、利用者の“ふれあいバス”運行に対する意識について調査・分析することにより、社会的視点から捉えたバスの持続可能性を検討する。

### 2. 高千穂町“ふれあいバス”の概要

#### (1) ‘ふれあいバス’事業に至る経緯

宮崎県高千穂町は人口約15,000人であり、県北に位置する山村集落を抱える町である。高千穂町の路線バスは宮崎交通（株）によって運営されていた。しかし、同社は平成2年以降、運行効率の悪い路線から順次撤退し、平成12年9月には“ふれあいバス”となる全路線から撤退した。

このため町は、平成12年10月（一部、平成13年）より宮崎交通および宮交タクシーへの廃止代替バス委託（道路運送法第21条）を開始した。当時のバス路線はバスセンター（BC）を起点とした放射型であり、幹線部分に運行本数が重複して無駄が多く、平成15年度には欠損額が約36,300千円（運行費用：約74,300千円、運賃収入：約38,000千円）となった。

この事態を打開すべく、町は助役を委員長とする「高千穂町地域生活交通再編検討委員会」の下部組織として対策チームを平成15年6月に設置し、経営コンサルタントと共同で計画策定を開始した。なお、総合行政的な要素を取り入れるため、対策チームには、教育委員会、観光課、福祉課、財政課、総務課、企画情報課から7名が選抜された。

対策チームと経営コンサルタントは平成15年7月から全路線の詳細にわたる損益分析、課題抽出、課題整理、バス利用実態の定量的分析を行なった。そして、1路線を除く7路線について交通需要の見込める「高千穂温泉」を終点とするとともに、利用者需要を考慮したシミュレーションを行ない、黒字の見込める幹線2路線（河内～BC、岩戸～BC）と、見込めない枝線部分6路線（以下、集落

\*キーワード：公共交通運用、交通弱者対策、過疎バス

\*\*正会員、工博、宮崎大学工学部土木環境工学科

(〒889-2192 宮崎県宮崎市学園木花台西1丁目1番、  
TEL0985-58-7343、FAX0985-58-7344)

\*\*\*正会員、工博、宮崎大学工学部土木環境工学科

\*\*\*\*学生員、宮崎大学大学院工学研究科土木環境工学専攻

\*\*\*\*\*正会員、長崎県佐世保市

\*\*\*\*\*非会員、宮崎県高千穂町

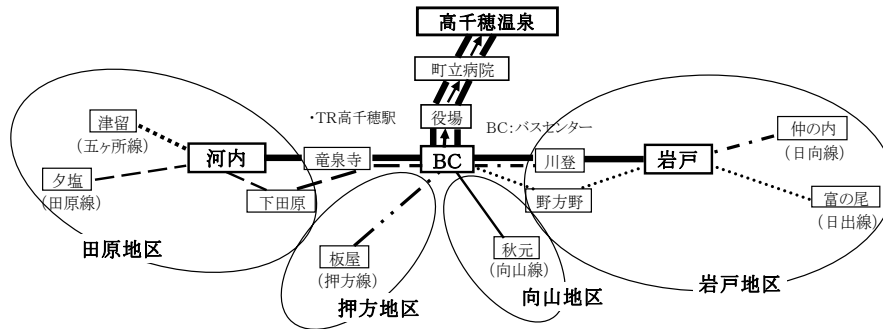
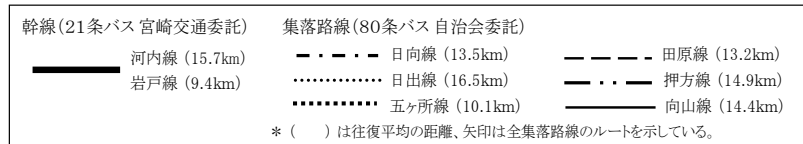


図-1 “ふれあいバス”路線図

路線と記す)に区分した(図-1 参照)に示す。なお便数は異なるが、路線がカバーする地区は再編前と同一としている。

次にチームは、幹線と集落路線の運行形態について検討するため、町直営、バス事業者委託、自治会委託を組み合わせた代替案を設定して経済シミュレーションを行なった。その上で、役場内、国土交通省、宮崎県やバス事業者との全26回の協議を経て、幹線2路線を事業者委託(道路運送法第21条の貸切運行バス:2台)に、6つの集落路線を自治会委託(道路運送法第80条の自主運行バス:15人乗り6台)とする案を採択した。

なお、町直営で全8路線を運行すれば年間約2,800千円の黒字も見込まれたが、代替案の中で最大の年間約6,600千円の赤字額が推定された上記の運行方式を採用した。これは、住民自らが地域のニーズに合った公共交通システムや運行サービスをつくり出していくことが需要拡大、ひいてはコミュニティ活力の向上につながると期待・判断した結果である。

表-1は従前に対する“ふれあいバス”のサービス改善の内容であり、便数は往復で1便と記している。五ヶ所線の1便が減便された他は、全ての路線と項目で改善されている。また、図-2は平成16年10月～平成17年3月の全路線における利用者数の推移であり、6ヶ月の総計は61,042人となった。利用者数は月変動があるものの、概ね順調に堅調に推移していると判断できる。

- (2) 自治会運行委託における地域住民の役割  
自治会委託運行の概要を以下に紹介する。

**[高千穂町]**

自主運行バスの実施主体として事業責任を持ち、

表-1 “ふれあいバス”運行によるサービスの改善

	日向線 (仲の内)	日出線 (富の尾)	五ヶ所線 (津留)	田原 (夕塩)	押方 (初崎)	向山 (秋元)
運賃 (円)	980 → 700 -280	950 → 700 -250	1150 → 800 -350	940 → 600 -340	660 → 500 -160	670 → 500 -170
時間 (分)	69 (15) → 48 -21	69 (15) → 53 -16	63 (10) → 59 -4	53 (10) → 41 -12	44 (18) → 38 -6	64 (29) → 30 -34
乗り換え	有 → 無	有 → 無	有 → 有	有 → 無	有 → 無	有 → 無
便数 (便)	1 → 2 +1	2 → 4 +2	4 → 3 -1	3 → 4 +1	1 → 3 +2	3.5 → 4 +0.5

\* 時間欄における( )は乗り換え時における待ち時間

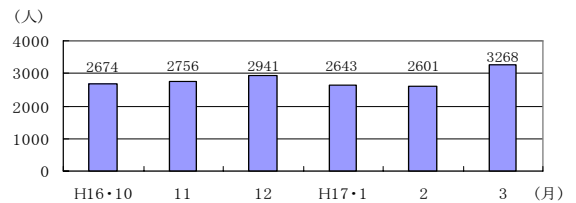


図-2 バス利用者の推移

15人乗りバス車両6台の維持費や運転手(17人)のパート雇用などを担う。また、企画情報課長が運行管理者、課長補佐が代理人となる。さらに、次に述べる公民館連絡協議会に対し運行管理、利用促進に必要な助成金を交付する。

**[自治会(地区の公民館連絡協議会)]**

図-1の円で示した4地区(岩戸、向山、押方、田原)の公民館連絡協議会(長)が、それぞれ運行世話人1名と運転手を確保して町へ推薦するとともに、バスを運行する。「運行世話人」は運転手の割り振り、町および運転手との連絡調整を行なう。なお、運転手は地元住民に限定されている。

**[自治会への助成]**

バス運行活動維持やバス運行活動維持のために、バス運行協力活動助成金(運行協力:20万円/年・地区〈上記4地区〉と利用促進10万円/年・地区〈全6地区:上記4地区+運行委託のない他2地区〉、合計140万円/年)が助成されている。このうち後者の用途については、自治会の裁量が認められて

おり、自治会活動やコミュニティ活性化活動を円滑化し、長期的なバス需要確保を意図している。

### 3. 利用者の“ふれあいバス”運行に対する意識

平成16年12月にヒアリングおよびアンケート調査を実施した。調査の概要を表-2に示す。本稿では、“ふれあいバス運行”に対する利用者意識を把握することにより、社会的視点から、自治会委託運行方式によるコミュニティバスの持続可能性を検討する。

なお、アンケートの有効回答者の内訳は、性別は男性30%、女性70%であり、年齢をみると10代(8%)、50代(17%)、60代(20%)、70代(32%)、80代以上(23%)となっている。バス利用の目的は、病院(41%)、買物(18%)、通学(13%)の順であり、高齢化した過疎地域の生活が窺える。

#### [人と話す機会]

“バスを利用することで人と話す機会は増えましたか？”の質問に対しては図-3に示すように、48%の人が「増えた」、「どちらかと言えば増えた」と答えている。これより、バス利用に付随して人と話す機会が増えており、「ふれあいバス」が高齢者のコミュニケーションの維持・拡大に貢献している状況が窺える。

#### [バスの利用しやすさ]

“運転手が地区の人ということでバスを気軽に利用できるようになりましたか？”の質問に対しては図-4に示すように、63%の人が「気軽に利用できるようになった」、「どちらかと言えば気軽に利用できるようになった」と答えている。

さらに、“今後も地区の人にバスの運転をしてほしいですか？”の質問に対して、図-5に示すように、64%の人が「地区の人に運転してほしい」と答えている。これらの回答から、自治会委託運行方式が“バスの利用しやすさ”を促しているものと考えられる。

#### [わがバス意識からの乗車意欲]

図-6は“ふれあいバスが自分たちのバスだという気持ちはありますか？”の質問に対する回答である。これより、67%の人が「ある」、「どちらかと言えばある」と答えている。

さらに、“自分たちのバスだからできるだけ乗ろうという気持ちはありますか？”の質問に対しては、図-7に示すように、74%の人が「ある」、「どちらかと言えばある」と答えている。

これらの回答結果から、自治会委託運行方式が“わがバス意識”を醸成しているものと考えられる。

表-2 アンケート調査およびヒアリング調査の回収状況

	12月20日～22日				有効回答 n
	ヒアリング	アンケート(乗客への手渡し)			
		配布数	回収数	回収率	
利用者	8	79	53	67.1%	61

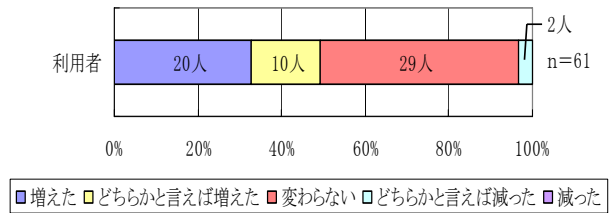


図-3 人と話す機会

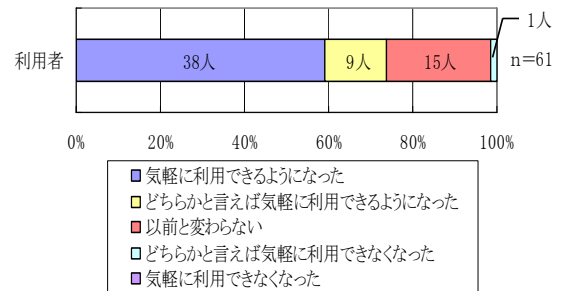


図-4 バスの利用しやすさ

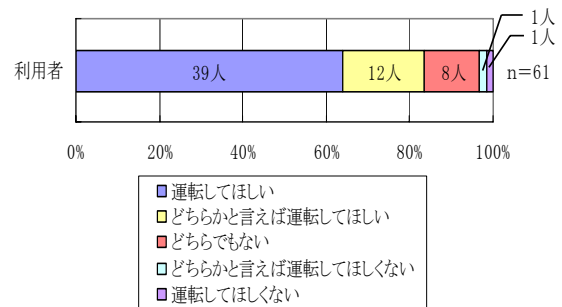


図-5 運転手について

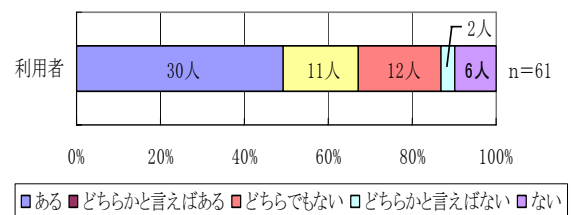


図-6 わがバス意識

#### [バスの地域に対する貢献]

図-8は、“バスを走らせることが地域の貢献につながると感じますか？”の質問の回答である。「そう思う」、「どちらかと言えばそう思う」と答えた人が63%に上り、バスが地域の足として重要な役割を果たしていることが窺える。

一方で、ふれあいバス事業が始まってまだ日が浅かったことも関係してか、今の段階では判断が難しいという回答も多かった(「どちらとも言えな

い」は31%)。「ふれあいバス」が自治会委託運行方式として地域存続することによる、地域への貢献度については、継続的な調査が必要と考える。

#### [安全に対する意識]

安全性については、運行関係者である自治会および運転手も十分に配慮していると思われる。しかしながら、“ふれあいバス”は道路運送法第80条許可によるバスであり、2種免許を必要としないことから、それだけ「安全性」の問題は重要である。利用者が安全に対して不安感を抱いている場合、バスを利用する機会に大きな影響を及ぼしてしまう可能性がある。

そこで、5つの項目（スピード、カーブ、ブレーキ時、離合時、昇降時）における利用者の安全に対する意識を問うた。

図-9はこれらの回答結果であるが、利用者が一番心配している項目は「昇降時」であった。これは、利用者の多くが高齢者であることが起因していると考えられる。

しかしながら、「乗降時」以外の項目においては、安全に対する懸念の声は無かったため、現時点では利用者の安全に対する不安感は顕在化していないと考える。

#### 4. まとめ

本稿では、利用者の“ふれあいバス”運行に対する意識について調査・分析することにより、社会的視点から捉えたバスの持続可能性を検討することを目的とした。

調査結果より、以下のことが分かった。

- 1) バスを利用することによって人と話す機会が増えることは、バス利用の促進のみならず、高齢者のコミュニケーションの維持・拡大に貢献している。
- 2) 地区の人を運転手として雇うことにより、利用者のバス利用を促進している。
- 3) 利用者は、自治会委託運行と地元住民の運転手雇用に対して好意的であり、自治会委託運行は“わがバス意識”を醸成しており、バス利用の促進につながる可能性を示唆している。
- 4) 利用者の安全に対する不安感は顕在化しておらず、現時点ではバス利用の機会に大きな影響を与えるものでない。

以上より、“ふれあいバス”が社会的視点からの持続可能性を有していることが確認できた。

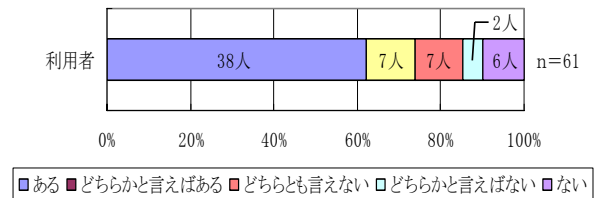


図-7 わがバス意識からの乗車意欲

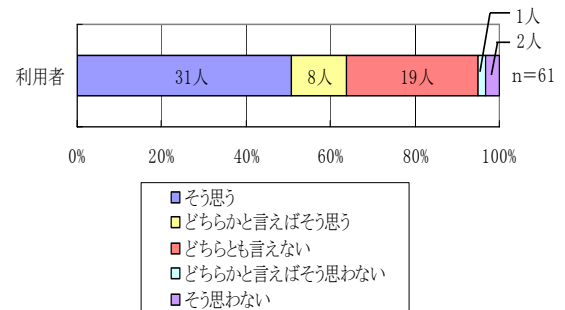


図-8 バスの地域に対する貢献

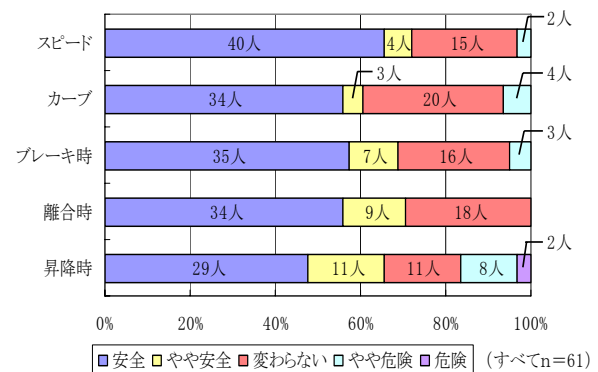


図-9 安全に対する意識

#### 参考文献

- 1) 福本雅之・加藤博和：役割分担に着目した地域公共交通運営方式の分類と各方式の有効性の検討，土木計画学研究・講演集，vol. 31 (CD-ROM)，2005。
- 2) 秋元伸裕・北川英博・竹内伝史：これからの地域交通施策の検討における市町村の役割，土木計画学研究・講演集，vol. 31 (CD-ROM)，2005。
- 3) 宮崎耕輔・徳永幸之・菊池武弘・喜多秀行・谷本志志：満足度調査結果からみた過疎地域におけるバス交通サービスに関する研究，土木計画学研究・講演集，vol. 31 (CD-ROM)，2005。