

バス交通維持のための費用負担に関する住民意識の地域比較*

Basic Research on the Views about Funding for Bus Service*

金 利昭** ・津田 央顕***

Toshiaki KIN** ・Hiroaki TUDA***

1. はじめに

現在、地方のバス交通は赤字路線の廃線が相次ぎ、衰退が著しい。赤字路線を、その利用者だけで独立採算的に成り立たせることは、運賃が他地域に比べて割高になり家計への負担が大ききわめて困難である。今後、地方都市では幹線道路から外れた地区や郊外部、山間部などでバス交通を維持していく際には、何らかの新しい費用負担の方法を考え、関係者が合意していく必要がある。

たとえば、自治体の一般財源を用いた補助という負担方式、あるいは住民からの目的税的税金徴収による負担方式、またはその両方による負担などが考えられる。しかし、費用負担への住民意識は地域により異なると考えられ、したがってその妥当性は地域により異なると考えられる。

バス公共交通に関する研究は近年数多くあるが、費用負担に関して、住民意識の地域差に着目した研究は少ない。そこで、地方都市である日立市を事例として、日立市を地域分類し、バス不便地域のバス交通維持費用の費用負担方法に関する地域別の意識を把握することを目的とする。ここでは、市の一般財源からの補助による負担と住民への目的税徴収による費用負担についての住民意識を把握する。具体的な目的は以下3点である。

バスの利用現況を地域別に把握する。

バスサービスに対する評価を地域別に把握する。

バス不便地域のバス交通を維持・向上するために必要な費用負担の方法に対する住民意識を地域別に比較する。

* キーワーズ：公共交通計画、バス交通、費用負担

** 正員、工博、茨城大学工学部都市システム工学科
(茨城県日立市中成沢町4 12 1、Tel:0294-38-5171
Fax:0294-38-5249,E-mail:tkin@mx.ibaraki.ac.jp)

*** 茨城大学工学部都市システム工学科
(茨城県日立市中成沢町4 12 1)

2. 日立市の地域分類

(1) 分類方法

国道6号線を中心とする幹線道路沿線地域や近郊住宅地、山間地域など「地域」によって費用負担に対する住民意識の違いがみられると考えられるため、日立市を人口集積と鉄道駅までのバス路線距離によって地域の特色を踏まえ分類する。

まず大きく十王セクター、豊浦・日高セクター、本庁セクター、中部セクター、南部セクターの5つに分け、次に各セクターを人口集積とバス路線距離、地域特色に着目し、町・丁単位で下のA～Dエリアに分類したものを図-1に示す。図中には、本庁セクターの各エリアの高齢者率を示す。

分類のエリアレベル

Aエリア：幹線エリア Bエリア：団地エリア

Cエリア：山間地エリア Dエリア：特殊エリア

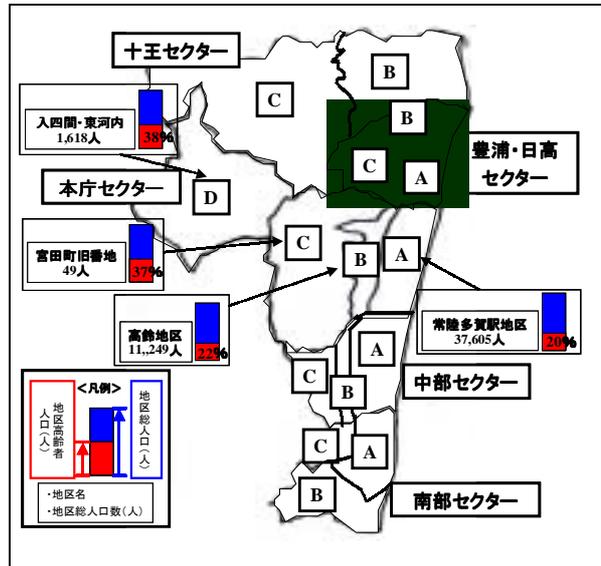


図-1 日立市の地域分類

また図-2は、横軸に鉄道駅から各エリアまでの距離をとり、各セクターのバス路線1kmあたりの圏域人口をエリア別に示したものである。これをみると、Aエリアのみ路線密度が高く、他のエリアではかなり低くなっており、バス交通の維持が難しいことがわかる。

なお、各セクターの各エリアは非常に接して分布しているが、合併した十王セクター（旧十王町）のみ他のセクターと傾向が異なることから、十王セクターで仮定したAエリアをBエリア、BエリアをCエリアとした。その結果、各セクターの各エリアは非常に近くに分布をしたため、これらを考慮に入れエリア分類を行った。

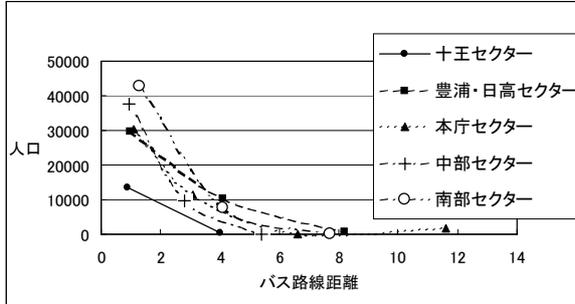


図-2 バス路線距離 1km 当たりの人口

(2) 地域の負担意識の仮定

表-1に各エリアのバス利用意識と費用負担に対する住民意識の仮説を示した。Aエリアでは自身のバスサービスが充実しているため、他地域のバスサービスの維持・向上させる費用が自身を含む住民負担になった時に賛成の割合は低いと考えられる。C・Dエリアでは自身のバスサービスが悪いことや、交通弱者である高齢者率が高いことから、バスサービスの維持・向上させる費用が住民負担になった時に賛成の割合は高いと考えられる。以降の調査分析で、この仮説を検証することになる。

表-1 各エリアの地域特性の仮定

バス利用意識	バス利用頻度	バスの評価
Aエリア		高い
Bエリア		中
C・Dエリア		低い

費用負担に対する住民意識	費用負担に対する賛否	費用負担に対する支払意思額
Aエリア	反対	少ない
Bエリア	賛成/反対	やや少ない
C・Dエリア	賛成	多い

3. アンケート調査の概要

(1) アンケート調査目的

バスを日立市に導入するとした際、都心部や近郊住宅地、山間部など「地域」によって費用負担に対する住民の意識に違いがみられると考えられるため、その変化を把握することを目的とする。

(2) アンケート対象地の選定

アンケート調査の対象地として、A～Dエリアを含む本庁セクターを選定した。これは、各エリアが隣接しているため、アンケートに答えるときに、自分のエリア以外のエリアをイメージすることができるためである。

(3) アンケート調査の概要

表-2、表-3にアンケート調査の概要と配布・回収状況を示す。対象者は高校生以上の方とした。また、本庁セクターのCエリアの人口が49人と少ないため、地域特性の似ているDエリアと合わせて山間地域とした。

表-2 アンケート調査概要

調査方法	訪問留置調査
調査期間	配布期間:平成17年12月16日 回収期間:平成17年12月21日、26日
有効回答数/配布部数	238 / 340
有効回答率	70%
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・目的別交通手段 ・バス利用状況とバスの評価、改善要望 ・バス交通の費用負担に対する住民の賛否 ・費用負担の支払意思額と負担する理由

表-3 アンケート配布・回収状況

	Aエリア	Bエリア	C・Dエリア
配布部数(部)	108	117	115
回収部数(部)	67	92	79
回収率(%)	62%	79%	69%

4. 住民のバス利用意識

(1) 地域別のバス利用状況

a) 地域別の買い物交通頻度と手段

自由交通に近い買い物目的で交通状況を概観してみる。買い物頻度が高いのは、バス交通を含めて交通全体の利便性の高いAエリア、次いでBエリアであり、交通の便の悪いC・Dエリアは頻度が低くなっている。このときの利用交通手段は、どの地域も自家用車(自分運転)であるが、A地域で自転車が強く、C・D地域で自家用車(家族運転)が多くなっている。バス利用はBエリアで16%、C・Dエリアで10%、Aエリアで8%である。

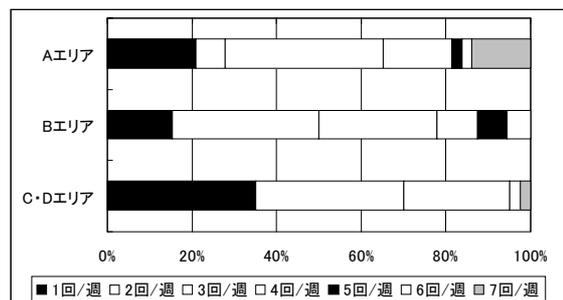


図-3 地域別買い物の頻度

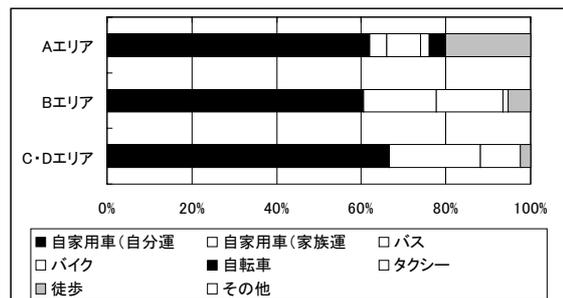


図-4 地域別買い物交通手段

b) 地域別のバス利用頻度

地域別バス利用頻度を図-5に示す。

Aエリアは、現況で最もバス利用頻度が低く、かつサービスが改善されたとしても利用することはないという回答者が最も多い。これは徒歩や自転車が自家用車の次の主要交通手段となっているためであろう。Bエリアでは、よく利用する人が28%と最も多く、ごくたまに利用している人を含めると81%の人がバスを利用している。これにバスサービスの改善があれば利用したい人を加えると9割の人がバスを利用する可能性が高い人といえる。C・Dエリアでは、仮定に反し、バス利用頻度は低くはなく、普段の外出状況からもバスが主要交通手段の1つとなっている。さらに、「サービスの改善により利用する」の割合が36%と高いことから、潜在需要があると考えられる。

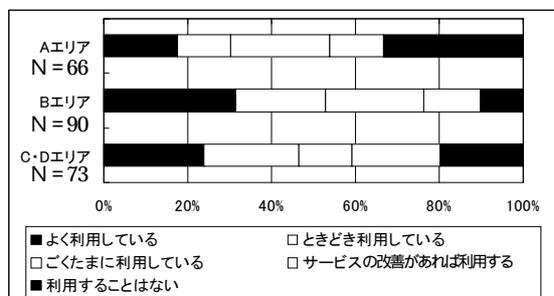


図-5 地域別バス利用頻度

(2) バスサービスの地域別評価

バスサービスに対する評価を運行頻度と運賃からみる。

運行頻度に対する現況の評価は、Aエリアで満足度が高くC・Dエリアで不満が高い。改善要望では、Aエリアでは20分に1本、C・Dエリアでは1時間に1本であり、地域別に異なり、現況より高い水準を望んでいる。

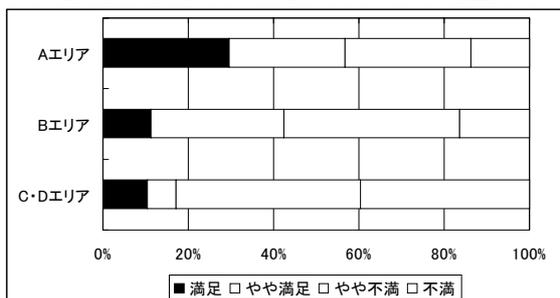


図-6 バス運行頻度の評価

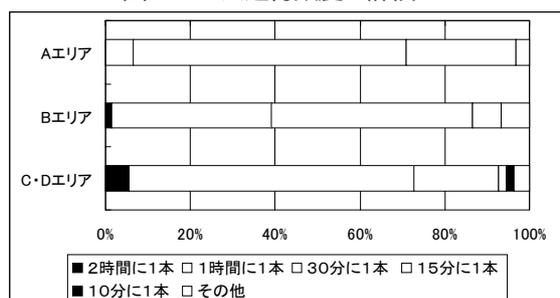


図-7 バス運行頻度の改善要望

運賃では、AエリアとBエリアでは概ね現状に満足しているが、乗車距離が長く運賃が高くなるC・Dエリアでは不満が6割に達し、このため現状の半額程度の運賃が要望されている(図-8,9)。

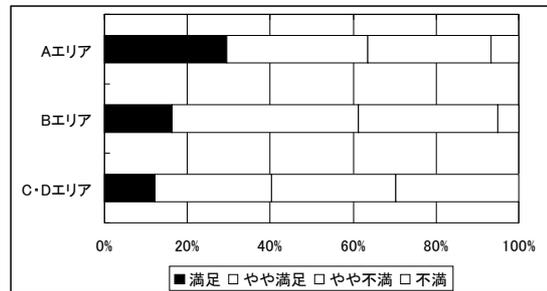


図-8 バス運賃の評価

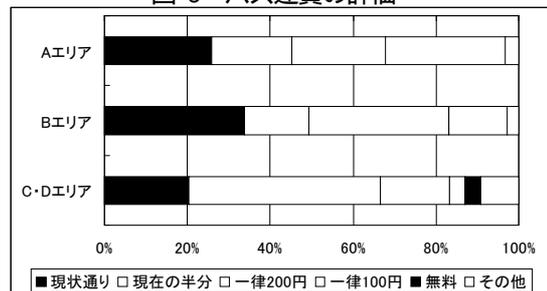


図-9 バス運賃の改善要望

(3) バス利用意識のまとめ

現状のバス利用頻度、現在のバスサービスの評価、バスサービスの改善要望から地域別のバス利用意識について以下にまとめる。

Aエリアは最もバス利用頻度が低いが、現在のバスサービスの評価はやや高い。しかし、改善要望として運行頻度が高く、一律運賃を望んでいることから、バスサービス水準の向上が利用者増加を促すと考えられる。

Bエリアは最もバス利用頻度が高いのに反し、現在のバスサービスの評価は低い。そのため、改善要望である運行頻度・運賃のバスサービス水準の向上が必要と考えられる。

C・Dエリアはバス利用頻度がやや高いのに反し、現在のバスサービスの評価は低い。また、改善要望では現在のバスサービス水準の維持が最低限必要であるとともに、バス利用希望者を顕在化するためには、バスサービス水準の向上も必要であると考えられる。

以上より、バス利用意識は地域によって異なること、したがって、バスの必要性やサービス改善の程度などが異なることがわかった。また、年齢層や歩行困難の有無がバス利用意識に影響を与えていることもわかった。

5. バス交通の費用負担に対する住民意識

(1) 他地域のバス問題に対する意識

現状のバス交通が不便で、このままではバス路線廃止

もやむを得ないC・D地域に対して、他地域がどのように考えているかをみてる(図-10)

どの地域でも、その地域の住民が考えるべきという意見が5割程度と半数を占めるが、Aエリアが最も高く、当事者であるC・Dエリアは最も低い。また、わからないという意見も少なくなく、Aエリアで22%、C・Dエリアでは29%であった。なお、意見転居すべきだという意見は全くなかったことは以外であった。

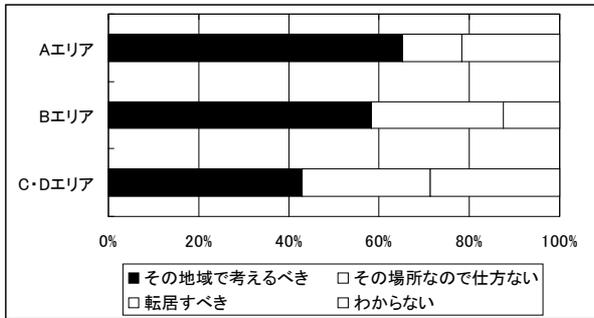


図-10 バス不便地域への地域別意識

(2) 費用負担に対する地域別住民意識

C・D地区のバス交通を維持しサービスを向上させるための財源確保に関して、各地域別に費用負担に対する意識を分析することにした。

a) 補助金投入と目的税徴収に対する賛否

一般財源から補助金を投入することに対しては、どの地区も半数以上は賛成である。しかし、反対は、Aエリアで高く34%、Bエリアでは27%に達する。(図-11)

これに対し、新たに目的税を徴収することに対しては、どの地区も4割程度は賛成で、反対は1割程度と少なく、優位な地域差は認められなかった。(図-12)

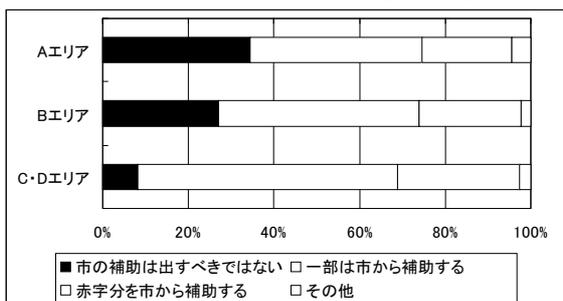


図-11 バスへの補助金(一般財源投入)の是非

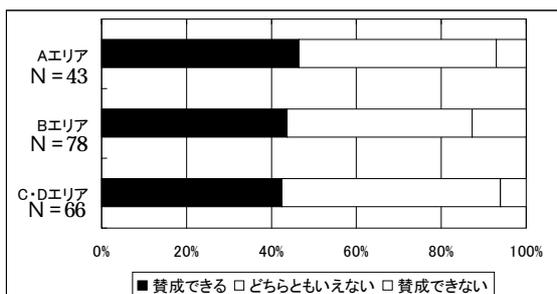


図-12 バス目的税を納めることの賛否

b) 目的税の支払い意思額(一世帯一ヶ月)

バス事業目的税で一世帯一ヶ月当たりの支払い意思額の結果を図-13に示す。目的税徴収に対する賛否では地域差はなかったが、具体的な支払い意思額では有意に地域差があることがわかる(有意水準95%以上)。この結果では、各エリアの現在のバスサービス水準が低い地域ほど支払い意思額が多い傾向となった。

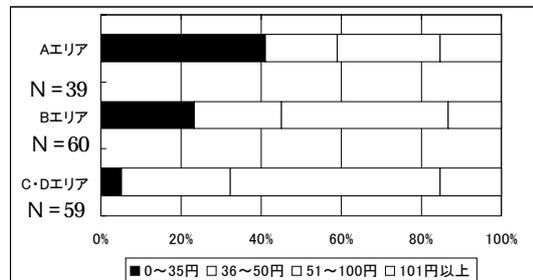


図-13 バス事業目的税の支払い意思額(一世帯・一ヶ月)

c) バス事業目的税を負担する理由

C・D地区のバス交通維持向上のためのバス事業目的税を負担する理由についての結果を図-14に示す。これを見ると、現在のバスサービス水準が低いBエリア、C・Dエリアほど「自分や家族が利用するため」の割合が高いが、しかし高々2割程度であり、福祉や道路環境改善、まちづくり、地球環境問題など、多様な観点から判断されていることがわかった。

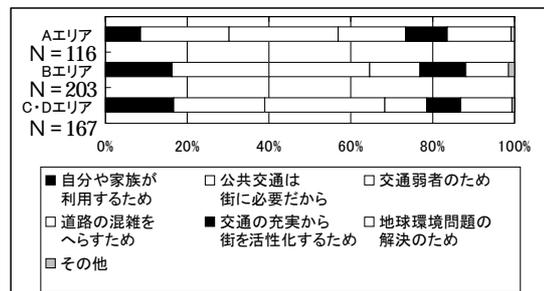


図-14 バス事業目的税を負担する理由(複数回答)

6. 結論

バスの利用頻度や、バス運行頻度とバス運賃の評価、バス運行頻度とバス運賃と自宅からバス停までの距離に対する改善要望から、バスの利用意識には地域差があることがわかった。

バス不便地域に対する費用負担の地域別意識を比較した結果、一般財源から補助金を投入することに対しては地域差があったが、目的税徴収に対しては有意な差は認められなかった。また、具体的な支払い意思額では有意に地域差があり、各エリアの現在のバスサービス水準が低い地域ほど支払い意思額が多い。さらに、この支払い意思は、福祉や道路環境改善、まちづくり、地球環境問題など、多様な観点から判断されていることがわかった。