

自治体バスの評価指標に関する考察*

Consideration about the Indexes of Evaluation of “Community Bus”*

板谷和也**・橋本成仁***

By Kazuya ITAYA**・Seiji HASHIMOTO***

1. はじめに

近年、自治体運営バスの導入事例が多くなっている。その形態は様々であり、路線設定など企画段階から関わっている場合もあれば既存の事業者による赤字路線に補助を行っているのみの場合もある。ただ、ほとんどの事例では公費が投入されていることもあり、運行開始前はもちろんのこと、運行開始後も公費投入の妥当性等について継続的にモニタリング・評価を行う必要があることは多くの自治体で認識されている。

しかし、実際には継続的に調査を行ってデータを取得するのにも費用がかかるうえ、評価に関わる仕組みが定まっていないことから十分な見直しが行われず、結果として運行改善ができないままに陳腐化していく路線も見受けられる。

そこで本研究では、自治体によるバスの評価に関わる仕組みのうち、特に評価に用いる指標についてその実態を把握し、あるべき姿について検討する。

なお、本研究における「自治体運営バス」としては、「自治体が企画立案し」「誰でも利用できる」「定時定路線」のバス・乗合タクシーサービスを対象とする。そのため、既存事業者によるバス路線に対して補助のみを行っている場合や、高齢者や学生等だけが利用可能なサービスについては対象外としている。

2. 自治体バスの評価指標の実際

(財)豊田都市交通研究所では、自治体バスに関してどのような評価・見直しが行われているかを把握することを目的とする調査を2007年5月に行った。本章では、この調査結果から自治体のバスに関する評価においてどのような調査が行われ、またどのような指標が用いられているかについてまとめる。

*キーワード：公共事業評価法、公共交通計画、自治体バス、評価指標

**正員、博、(財)豊田都市交通研究所

***正員、博(工)、(財)豊田都市交通研究所

(471-0026 愛知県豊田市若宮町1-1、
TEL0565-31-7543、FAX0565-31-9888)

(1) 調査概要

本調査では、「自治体が企画立案し」「誰でも利用できる」「定時定路線」のバス・乗合タクシーサービスにおける評価・見直しの状況を、愛知県内の運行自治体に対して郵送で尋ねた。対象自治体の選定にあたっては、市町村が自主的に運行しているバス・乗合タクシー等のうちスクールバスや患者輸送に限定している事例を除く、一般住民を対象とする路線を運行している全52市町村を選定した。調査対象として愛知県内の自治体を選定したのは、愛知県では自治体による自主運行バス等を導入している事例が多いことに加えて、愛知県がその状況を簡潔に資料としてまとめて公開している¹⁾ために対象自治体を選定しやすいためである。

調査内容は表1に示す通りである。また、6月28日時点での回収率は79%(41市町村から回答を頂いた)であった。

以下、調査結果のうち「評価(調査)の内容」に関して主に取り上げることとする。

表1 主な調査項目

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ これまでの評価・見直しの実施の有無・ 今後の評価・見直しの実施予定・ 評価(調査)の時期、結果の利用方法・ 評価(調査)の内容(運営側指標、利用者調査等)・ 評価方法(目標値との差、過去との比較)・ 事業者との契約形態 |
|--|

(2) 評価に際して行われる調査

バスの評価に際して、自治体がどのような調査を行っているかを図1に示す。ここでは大きく運営側の視点から見た評価指標(収支状況、利用者数等)、バス利用者調査、沿線住民調査の3つに分けてその実施有無を尋ねた。

その結果、利用者数や採算性などについては22自治体中15自治体と、回答のあった自治体の半数以上で用いられていることが分かった。また利用者アンケートも26自治体中15自治体と実施しているところが多い。しかし、沿線住民調査は28自治体中8自治体のみで留まっている(なお、回答自治体数が異なるのは、いくつかの自治体で無回答項目が存在するためである)。

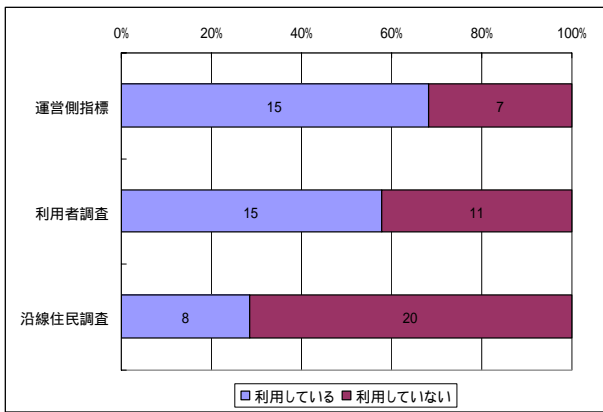


図1 各種調査の実施状況

(3) 調査項目・評価指標

ここでは、それぞれの調査でどのような項目を調べているかについて示す。まず図2で運営に関する項目の適用有無についてまとめている。

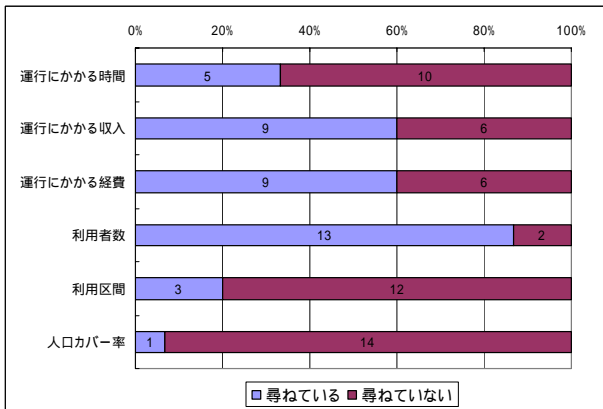


図2 運営側指標における項目

運営に関する項目の中では、利用者数を用いている事例が最も多く、15自治体中13自治体で把握していた。またこれ以外では、収入や経費についてもよく把握されていたが、利用区間や人口カバー率等については評価指標として用いられていないようである。なお運営に関する項目では、自由回答も全くなかった。

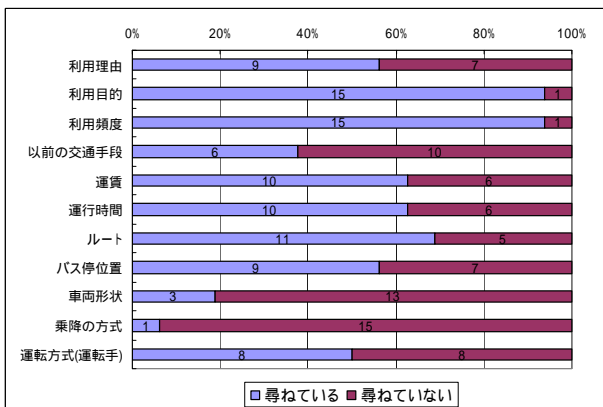


図3 利用者調査における項目

続いて、図3で利用者調査に関する項目の適用有無をまとめている。利用者調査では、利用目的や利用頻度についてほとんどの事例で尋ねている。また運賃や運行頻度等のサービスレベルに関する満足度も比較的良好に把握されているようである。一方で、車両や乗降の方法等についてはあまり聞かれていなかった。

なお、自由回答欄では、図に挙げた項目以外にも「自宅からバス停までの所要時間」「バスを利用できないときの交通手段」「バスの遅れによる待ち時間」「改善策」等を尋ねているとの記述があった。利用者による意見を運行改善に活かそうとする姿勢がうかがえる。

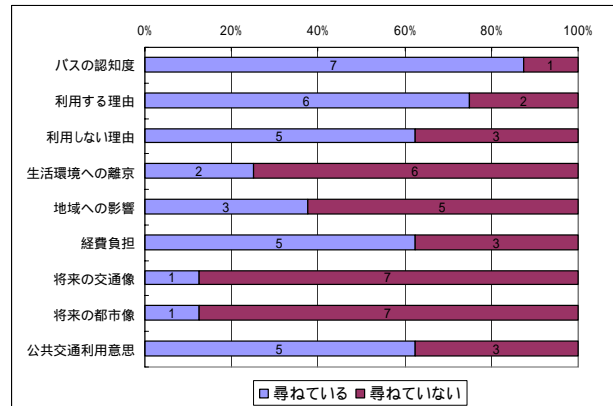


図4 沿線住民調査における項目

最後に、図4に示すように沿線住民調査は実施例があまり多くない中で、バスの認知度や利用理由、負担意思等を把握するために調査することが多いようである。都市の将来像や生活環境といった、バスから離れた一般的な項目については適用事例が少なかった。

3. 考察

以上のように、愛知県内の自治体に対する調査結果によると、わが国では自治体バスの評価に際して利用者数や利用目的、利用頻度といった利用者の動向を主に調査していることが分かった。また一部の自治体では利用者の意向を詳しく尋ね、運行改善に役立てようとしていることも明らかになった。加えて採算性を評価指標として用いている事例は多くないことも判明した。

一方、評価や調査自体を行っていない自治体も多い。必要な調査・評価が全ての自治体で行われるようになるためにどのような指標を用いるのが有効か、さらに検討を加える必要がある。

参考文献

1) 愛知県地域振興部交通対策課：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について、愛知県、2006