

三河山間地域における公共交通体系の現状分析

豊橋技術科学大学 学生員 ○太尾 育
正 員 青島純太郎
学生員 上田 実

1. はじめに

過疎化・車保有→乗合バス乗客減→バスサービスの低下→車保有→バス離れ、という悪循環が全国の過疎地域で起っており、愛知県でも例外にもならず、山間地域のバス運行は年々増大する赤字で悩まされ、縮少を余儀なくされている。また、来年度から3種生活路線(平均乗車密度5人未満)への補助打ち切りなど、今まさにバス運行は大きな転機を向かえようとしている。このような背景の中で、可能な限り路線を存続させることを前提に、路線を再編成し、他の交通機関との有機的な結合を計ることも目的に、三河山間地域・14町村(図-1)に対して交通実態調査を行った。ここでは、まず、現状分析の結果を報告する。

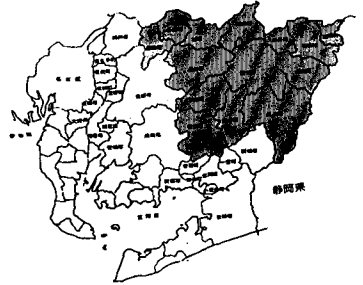


図-1 三河山間/4ヶ町村 位置図

表-1 調査一覧表

調査対象	調査年月	調査方法	配付数	回収数(%)	主な調査内容
住民	S. 55. 9	簡便アンケート	総数 2101 個人 7090	1730 (83. 3%) 52. 6% (74. 0%)	利用交通手段 バス利用状況 マイカーあり/なし
乗合バス会社	11	簡便アンケート	—	5 社	利用人員 収支状況 今後のバス運行
従業員送迎バス 運行企業	10	1	110 社	76 社 (69. 1%)	運行距離 利用人員 運行理由
タクシー会社	8	ヒヤリング	—	12 社 (15 営業所)	利用人員 利用状況 マイカーのあり/なしに 対して、代替バスの運行
町村バス	10	簡便アンケート	—	低率 11 町村	収支状況 利用距離

2. 調査

今回行った全調査を表-1に示す。住民アンケートは10%抽出で、町村の全面協力で配付・回収を行い、世帯83.3%個人74.0%と高い回収率となった。また、公共性の高い交通として、従業員送迎バスを運行している企業へも実態・意向を聞いた。

3. 分析

3-1. 住民アンケート

まず通勤手段では車が72.5%という高い割合となっており、S. 52年の三河山間部の交通体系調査(愛知県)の54.0%と比べて約20%も増えており、モータリゼーションの進展の激しいことがわかる。逆に乗合バスは、3.1%から1.0%とさらに減少が続いている。他の目的においても車の利用は高い。(図-2)

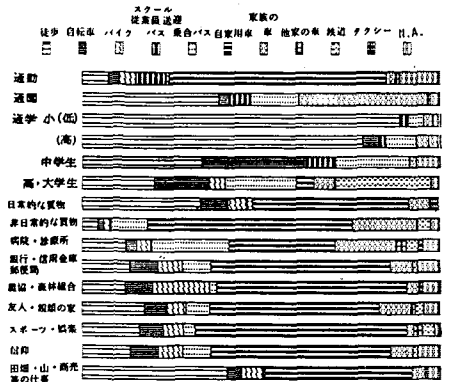


図-2 目的別交通手段分担率

表-2 乗合バスの現状

平均乗車密度	乗客数	S. 7年度 欠損額	乗合バス対乗客数	乗客乗車距離 (町行車数)
3人 未満	19	201, 683千円	7	3
5~10人未満	18	240, 786	6	2
10~15人未満	2	15, 463	—	2
合計	39	457, 932	13	7

車保有率から見ても、山間部全域で1世帯に1.9台と2台近い車を持っており、完全に車社会となっている。

3-2. 乗合バス

三河山間部で運行されている乗合バスは全て2種生活路線以上の不採算路線で、欠損額も、S. 52年度の8,400万円からS. 57年度の4億5,800万円へと、急激に増大している。(表-2)

利用目的はその大部分が通学で、高校生 1,590 人、中学生 628 人、小学生 435 人、幼稚・保育園児 404 人、合計 3,037 人となっており、路線はスクールバスの性格が強い。他の目的では、1,532 人/日 (14,922 人/回以上) を利用し、その 4 割が通院 (619 人/日) である。

年齢別利用頻度 (図-3) では、15~19 才が圧倒的に多く、20 才以上になると急激に減少し、50 才以上が再び頻度、人数ともに増えはじめることがわかる。

利用する理由では「車が運転できない」「車がない」「使えない」の 3 つで 8 割を占めている。利用しない理由は「車が必要」が 4 割、「バスが不便」が 3 割である。

3-3. 従業員送迎バス

通勤手段として 2,397 人/日 が利用しており、分担率 9.6% で車の次に高い利用交通手段である。このうち 933 人が 14 町村外に出ている。しかも同一方向、同一時間が多く、特に豊田市への集中が大きい。(図-4) これに対して「もし、乗合バスを現在の従業員送迎バスのサービスレベルまで上げたら転換するか」という質問を行ったところ、39 社が転換すると答えている。この需要を今後のバス路線再編に組み込むことが大きな課題となる。

3-4. 町村バス

バス利用形態は表-3 に示しているが、定期的に使われているのは朝夕の通学のみである。他は月に数回という行事に使われているだけで、運行効率は極めて低い。これは補助制度で、スクールバスの使用は学校関係のみと限定されているからである。

3-5 タクシー

幼稚園児の送迎、老人の通院、乗合バスの端末手段としての利用が目立ち、公共交通として重要な役割を果たしている。利用者数は近年横ばいであり、経営の効率化で代替バスの運行をしてもよいと答えた会社が多い。(図-7)

4. まとめと今後の検討課題

以上のように、山間部での公共交通は、全体的に見れば必ずしも効率の良い運行をしていない。乗合バス、従業員送迎バス、町村バスを統合したバス路線の再編成を考えられ、今後はそれらの検討をさらに進めてゆきたい。

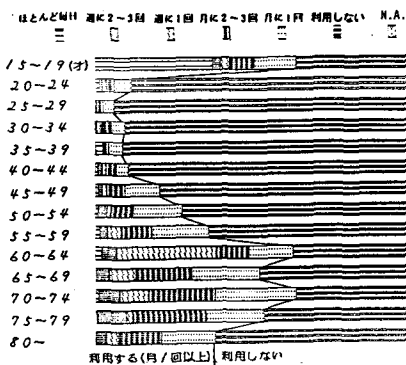


図-3 年齢別乗合バス利用頻度

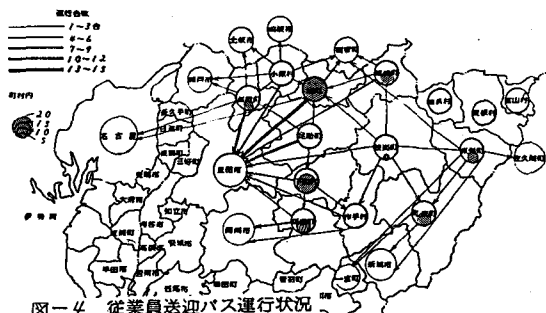


図-4 従業員送迎バス運行状況

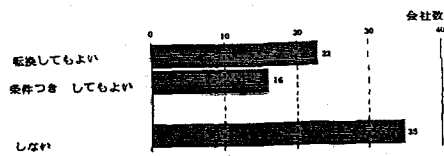


図-5 新バス・システムへの転換

表-3 町村バス利用形態

区分	スクールバス	マイクロバス
定期	朝夕の通学のみ	—
不定期	生徒のクラブ活動 対外試合 集合学習 プールの送迎	老人クラブ総会 消防団研修・訓練 住民検診

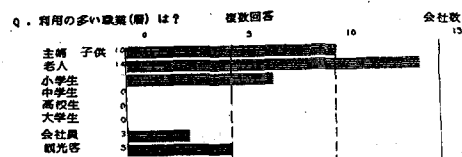


図-6 職業別タクシー利用状況

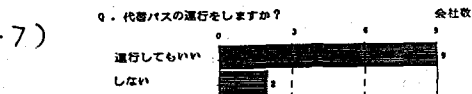


図-7 代替バス運行の意向