

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

名城大学大学院 学生員 小杉 昌幸
名城大学理工学部 正会員 松本 幸正

1. はじめに

近年、利用者の低迷から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気運が高まってきている。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きている。

そこで、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市町村を対象にアンケートを行なうことで、コミュニティバスの運行開始前後の経緯、バス担当者の意識と実際の運行実態との関係を明らかにし、よりよいコミュニティバスを形成するために市町村がどのようなことを行なうべきかを検討するための基礎的な考察を行なう。

なお、コミュニティバスには明確な定義がないため、本研究では「市町村が主体となって運行しており、利用者の特別な限定はなく、どのバス停でも乗り降りが自由なバス」と定義する。よってスクールバスや老人ホームの送迎バス等は含まれない。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. 市町村アンケートの概要

コミュニティバスの運行実態、運行開始前後の経緯、運行コスト、バス担当者の意識を探るためにアンケートを実施した。

(1) 調査対象

平成 12 年 11 月現在、愛知県内でコミュニティバスは 45 市町村で運行されており、全市町村の 51% を占めている。また、今後 9 市町村が運行を予定している。本研究では、これらの 45 市町村に対してアンケートを配布した。アンケートは各市町村のバス担当者に直接郵送し、後日郵送してもらい回収した。なお、回収率は集計時点で 58% 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。

①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

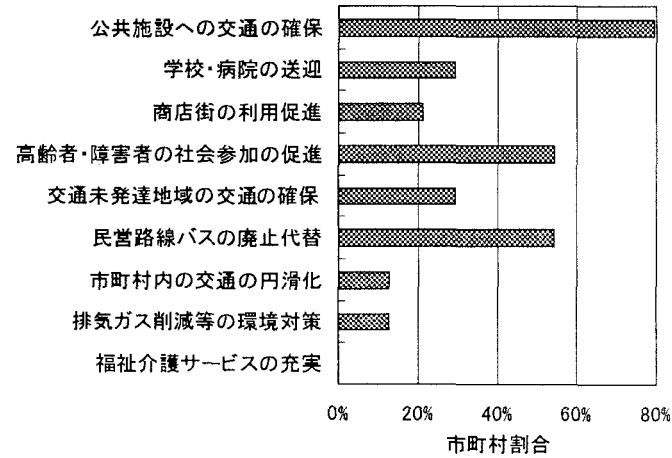


図 1. 運行目的と市町村割合

②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

③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

④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、何を重要と考えているか

⑤その他の交通サービス

同一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. アンケート集計結果

(1) 運行目的

図 1 は、コミュニティバスの運行目的とその市町村の割合を表している。なお、各質問は複数回答可であるため、総計は 100% を越える。(2)(3) も同様)

これより、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「民営路線バスの廃止代替」、「高齢者・障害者の社会参加の促進」が挙げられる。これは、来年度に予定されている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るため、市町村が公共交通を自力で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、「福祉介護サービスの充実」を目的としている。市町村がないのは、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参加の方法

図2は、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内容と、その市町村の割合を表している。

約4割の市町村が「特に行なわなかった」と回答しており、住民の意志が反映されずに運行されている実態が明らかになった。しかしその場合でも、市町村議会に意見を求めたり、特定の代表者にヒアリングをするといった何らかの努力を行なっているところもある。

一方、住民参加の努力を行なっている市町村では「協議会・勉強会等」、「意識調査」が多い。

(3) 運行後の評価方法

図3は、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の割合を表している。

約5割の市町村で「利用実態調査」が行なわれている一方で、3割の市町村が「特に行なっていない」と回答しているが、最近運行を開始したため、まだ調査を行なっていない市町村も含まれていると考えられる。

また、バスの運行開始前後の両方で「協議会・勉強会等」を開き、継続して住民の意見を聞く努力をしているところもある。

(4) 市町村バス担当者の意識

図4は、各項目に対してバス担当者に「1.重要でない」～「5.重要」の5段階で評価してもらった回答の割合を表している。

「利用者の増加」、「利用者の満足度の向上」、「高齢者・障害者の外出回数の増加」、「公共交通の確保」といった利用者の利便性の向上を最も多くの担当者が重要に考えていることがわかる。

次いで、「自治体の負担の減少」、「運行経費の減少」といった運行コストの削減を重要に考えていることがわかる。一方で、「運賃収入の増加」はあまり重要に考えていないことがわかる。これは「公共施設の巡回」を目的にしている市町村の多くが運賃無料で運行されているためと考えられる。

4. 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市町村を対象にアンケートを行ない、運行目的、コミュニティバスの運行開始前後の経緯とバス担当者の意識について分析を行なった。

その結果、以下のことがわかった。

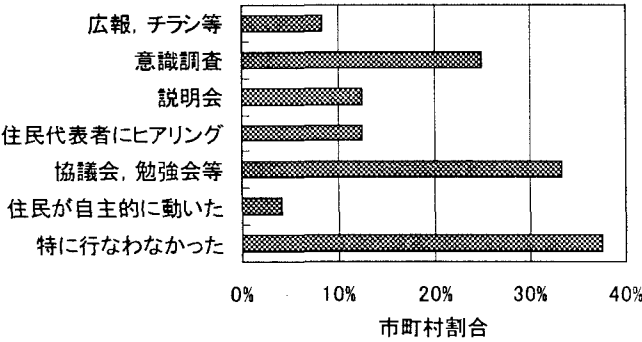


図2. バス運行計画への住民参加の方法と市町村割合

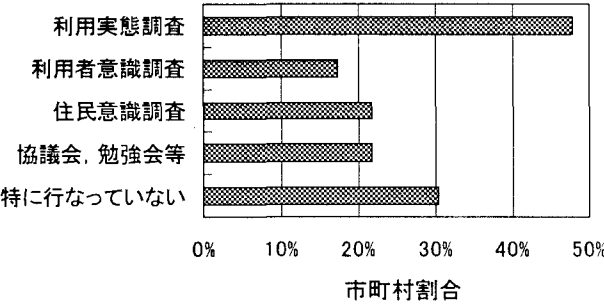


図3. 運行後の評価方法と市町村割合

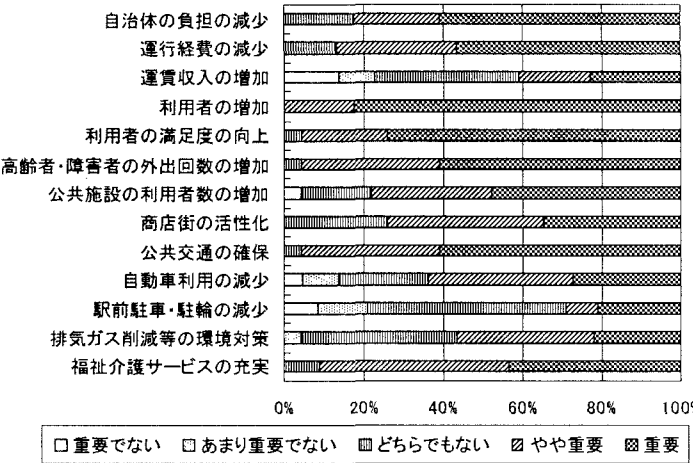


図4. バス担当者の意識 (5段階評価)

- ①公共施設の巡回や市町村内の公共交通機関の確保を目的にしたバスを運行している市町村が多い。
- ②運行前後に意識調査、利用実態調査、協議会・勉強会等を行なう市町村がある一方で、特に何も行なっていない市町村も3～4割見られる。
- ③利用者の利便性の向上、次いで運行コストの削減を多くのバス担当者が重要に考えている。

最後に、本研究を進めるにあたり多大なご支援とご協力を頂きました、伊豆原浩二研究部長（(財)豊田都市交通研究所）ならびに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。