

コミュニティバス運行の税負担に対する利用者意識の自治体間比較

名城大学 学生員 宮下 翔太
名城大学 正会員 松本 幸正
名城大学 学生員 岩本 留佳

1. はじめに

交通不便者のモビリティの確保や交通空白地域の解消などを目的に、コミュニティバスの導入が全国的に進んでいる。しかし、運行経費の多くを税金で補うため、運行の維持が課題となっている路線もある。公共的な観点から、コミュニティバス運行の維持は重要であると思われるが、住民がコミュニティバス運行による税負担に対してどのように考えているのかは明らかではない。

そこで本研究では、愛知県内の3つの自治体で運行されているコミュニティバスを対象として、利用者の税負担に対する意識を比較することにより、コミュニティバス運行の維持施策に資する基礎資料を得ることを目的とする。

2. 研究対象と調査の概要

(1) 各自治体のコミュニティバスの概要

本研究では、愛知県日進市のコミュニティバス「くるりんばす」、長久手町の「N-バス」、東郷町の「じゅんかい君」を対象とする。名古屋市東部の丘陵地帯に位置する各市町は、地勢や人口構成が比較的似ている。

各市町ともに、「交通空白地域の解消」、「公共施設への利便性向上」、「交通弱者の社会参加促進」などを目的として、コミュニティバスが運行されている。表1は各コミュニティバスの概要を示したものである。

(2) 各コミュニティバス運行経費状況の概要

コミュニティバスの運行には、自治体から財政支出が行われており、税金が使われている。図1は各コミュニティバスの運賃収入額と財政負担額を、利用者1人1乗車あたりに換算した値、および全体に対する運賃収入の割合を示したものである。これを見ると、各コミュニティバスは運行経費の80%以上を税金によって補っていることがわかる。また、「N-バス」は他コミュニティバスと比較して、1人1乗車あたりの税負担が約2倍であることがわかる。

(3) 利用者意識調査の概要

「くるりんばす」、「N-バス」、「じゅんかい君」利用

表1 対象コミュニティバス概要

	くるりんばす	N-バス	じゅんかい君
コース	8コース	4～7コース	4コース
起発着点	市役所 各鉄道駅	役場・福祉の家 各鉄道駅	役場
運行形態	一方向循環 双方向循環 往復	一方向循環 双方向循環 往復	双方向循環
バス停数	141箇所	89箇所	101箇所
便数/コース	11便/コース	3～21便/コース	12便/コース
運行時間帯	7:00～20:37	6:22～20:45	7:05～19:20
運行間隔	1時間毎	20分～ 2時間30分毎	1時間毎
運賃	非高齢者	100円/1乗車	100円/1乗車
	高齢者	100円/1乗車	無料
乗換割引	市役所でのみ 一回無料	一部でのみ 一回無料	なし
高齢者定期券	1000円/月	なし	なし
本格運行開始	平成11年	平成10年	平成12年
再編時期	平成21年	平成21年	平成22年
再編内容	一部双方向化 往復路線新設	朝タルート新設 路線名称変更	増便
利用者数 (H21年度)	492千人	159千人	128千人

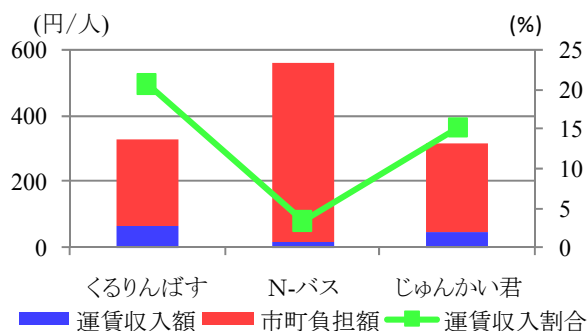


図1 H21年度 3市町別1人1乗車あたりの運行経費状況

者を対象に、利用者属性や税負担に対する意識の差異などを捉えるため、平成22年に3市町で実施されたコミュニティバスに関するアンケート結果を用いる。

各アンケートの分析対象の回答数は「くるりんばす」が444部、「N-バス」が367部、「じゅんかい君」が413部で、そのうち高齢者割合はそれぞれ58.3%、29.7%、49.7%であった。

3. 各コミュニティバスに対する総合満足度

バスに対する総合満足度について5段階で答えてもらったものを、「満足」「やや満足」評価を「高評価」

として、「やや不満」「不満」評価を「低評価」として3段階で集計し、さらに年齢別に分けて比較する。図2は各バス利用者の評価を年齢別に集計したものである。高齢者では「くるりんばす」利用者の評価が高く、非高齢者では「N-バス」利用者の評価が高いことがわかる。全体としては、「じゅんかい君」の非高齢者の評価が低めとなっている。

4. 税負担に対する住民意識の自治体間比較

コミュニティバス利用者に、税負担に対する意識について5段階評価で聞いたものを、「強く思う」「やや思う」を「肯定」として、「あまりそう思わない」「全くそう思わない」を「否定」として3段階で集計し、さらに年齢別に分け、税負担に対する意識の差異を比較する。

図3は、「利用者を増やすことで収入を増やし、税金による負担を減らすべき」に対する回答割合を示したものである。これを見ると、どの市町も共通して肯定の割合が高いことから、利用者は、積極的に利用を促して、運賃収入を増やすことを重要視していると考えられる。

図4は、「サービス水準を下げて運行経費を抑え、税金による負担を減らすべき」に対する回答割合を示したものである。これを見ると、どの市町も共通して否定の割合が高いことから、利用者はバスのサービス水準を下げることに反対していることがわかる。「N-バス」利用者は他の市町と比べて肯定の割合がやや高いが、これは「N-バス」の住民一人あたりの税負担が他より多いためであると考えられる。

図5は、「公共交通をより便利に利用するため、税金による負担額を増やしてもよい」に対する回答割合を示したものである。これを見ると、「くるりんばす」と「じゅんかい君」利用者は意見が分かれているが、「N-バス」利用者はやや否定的であることがわかる。これも税負担の大きさによるものと考えられる。

全体を通して、非高齢者より高齢者の方が、維持施策に対してやや肯定的であることがわかる。

5. おわりに

本研究では利用者の税負担に対する意識の差異を自治体間で比較した。その結果、共通点として住民は税金による負担を減らすことを望んでいるが、サービス水準を下げることは望まない傾向があることがわかった。差異点として、税負担が相対的に多い地域はサービス水準向上による税負担の増加は望んでいないことがわかった。

今後の課題として、さらに利用目的別、頻度別などで、

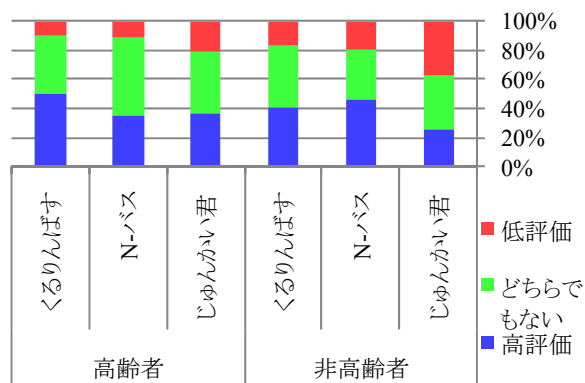


図2 年齢別の総合満足度評価割合

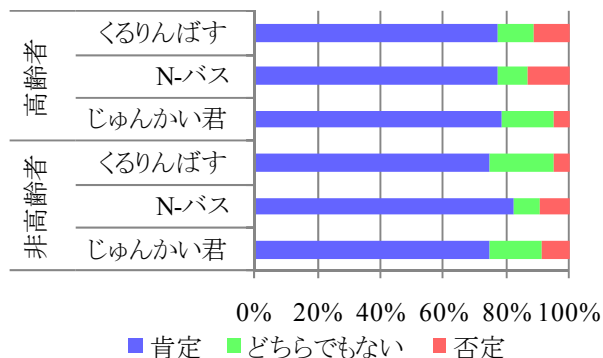


図3 利用者増加による負担減少の回答割合

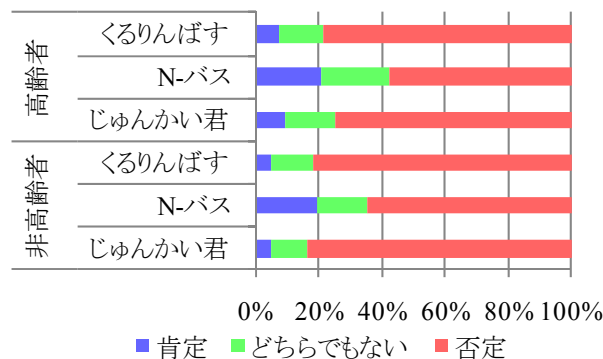


図4 サービス水準低下による負担減少の回答割合

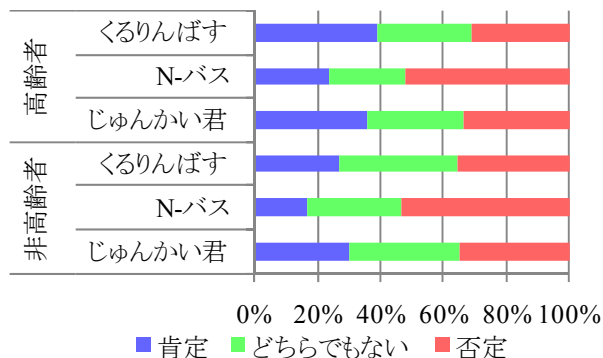


図5 サービス水準向上による負担増加の回答割合

運行維持に対する考え方の差異を明確にしていく必要がある。

謝辞

本研究に取り組むにあたり、調査の実施やデータの提供などで、日進市生活安全課、長久手町企画政策課、東郷町くらし協働課の関係者の方々にご協力いただいた。ここに記して謝意を表します。