

第IV部門

市町村合併によって顕在化したバス交通サービス水準の地域間格差に関する研究

～東近江市を事例として～

立命館大学 理工学部 学生員 ○梅原 悠司

立命館大学 理工学部 フェロー会員 塚口 博司

1. はじめに

わが国では近年、市町村合併が加速度的に進められてきた。市町村合併の面から公共交通を考えてみると、公共輸送サービス水準の異なった市町村が合併することにより、旧市町村における公共輸送サービス水準に関する地域間格差が顕在化する恐れがある。そのうえ、住民は行政区域の拡大により広域に存在する行政サービス享受するため、広域的な移動を余儀なくされる。このような問題を解決するためには、公共交通のあり方を抜本的に検討することが必要である。もっとも当面の課題としては、各地区に存在する既存のバス路線ならびにそのサービス水準の見直し・調整が重要となろう。

そこで本研究では、八日市市をはじめとする1市5町の合併により誕生した滋賀県東近江市を対象とし、公共輸送空白地域や、旧市町間におけるバスサービス水準に関する地域間格差の把握を通してバス交通の問題点を明らかにするとともに、改善の方向性を探ることを目的とする。

2. 東近江市の概要

東近江市は図1に示すように、滋賀県の南東部に位置し、人口118,480人、総面積約383km²であり、県内第3位の規模の都市となっている。現在の高齢化率は19.0%であり、2020年には住民の1/4が65歳以上となることが予測される。

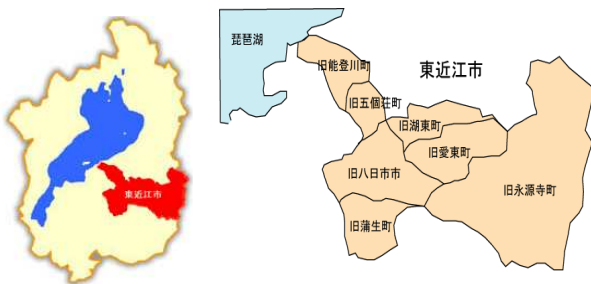


図1 東近江市および旧市町の位置

3. 東近江市におけるバス交通の現状と課題

(1) 東近江市の公共輸送空白地域について

本稿では、東近江市内を運行している、近江バス4路線、コミュニティバス8路線、ちょこっとバス7路線を対象とする。ちょこっとバスとは、旧八日市市内を運行するコミュニティバスである。バス停留所の駅勢圏の半径はおおよそ

500mと考えられるから、東近江市におけるすべてのバス停留所を中心として半径500mの円を描き、バス路線における公共輸送空白地域を抽出した。その結果、旧能登川町の西側、旧湖東町の西側、旧蒲生町の東側において空白地域が存在することが明らかとなった。

(2) 可住地面積におけるバス停の数

旧市町の可住地面積におけるバス停数を表1に示す。旧湖東町、旧能登川町、旧蒲生町においては、バス停1箇所あたりの可住地面積の値が大きくなっているため、バス交通が充実していないことがわかる。特に、旧能登川町においては、JR能登川駅が存在するから公共交通のサービス水準が必ずしも低いとは言えないものの、バスサービスに関しては、他地域と比べて不便であることがうかがえる。このように、東近江市においては、旧市町間にバスサービスに関する地域間格差が存在することが確認できる。

表1 可住地面積におけるバス停の数

	総面積 (km ²)	可住地面積 (km ²)	バス停の数	バス停1箇所あたりの可住地面積 (km ²)
旧八日市市	52.6	44.28	141	0.31
旧永源寺町	181.27	17.58	53	0.33
旧五箇荘町	16.28	11.34	42	0.27
旧愛東町	40.89	16.87	30	0.56
旧湖東町	26.53	19.99	24	0.83
旧能登川町	31.12	28.68	6	4.78
旧蒲生町	34.64	25.39	27	0.94

4. 東近江市のバス交通に関する住民のアンケート調査

東近江市におけるバス利用の現状や、路線バスに対する市民意識などについて旧市町間にどの程度の差異が生じているかを把握することを目的として、アンケート調査を行った。アンケートの配布・回収数は表2に示すとおりである。回答者の年齢層は、40歳代以上の割合が約8割であり、やや高齢層に偏っている。

表2 アンケートの配布・回収数

在住地域	アンケート配布数(票)	回収数(票)	回収率
旧八日市市	392	97	24.7%
旧永源寺町	52	16	30.8%
旧五箇荘町	104	25	24.0%
旧愛東町	50	14	28.0%
旧湖東町	78	21	26.9%
旧能登川町	198	66	33.3%
旧蒲生町	126	37	29.4%
総計	1000	280	28.0%

(1) 路線バス利用の現状

バスの利用頻度について全体的に見ると、約 80%の人がほとんど利用しないと回答しており、月 2~3 日以上の時々利用する人を含めても、バス利用者の割合は約 8%であって 1 割にも満たない。バス利用頻度が低い背景としては、住民の約 65%が外出の際、自家用車を利用していることが挙げられる。なお、年齢層別にみると、高齢者になるにつれ、自家用車を利用する人が減少するため、バスの利用頻度が増加している。

(2) 最寄りのバス停留所までの徒歩所要時間

自宅から最寄りのバス停までの徒歩による所要時間を旧市町別に図 2 に示す。旧湖東町、旧能登川町、旧蒲生町において、半数以上の人公共輸送空白地域であると考えられる、バス停より 500m以上離れた区域に居住していることがわかる。特に、旧能登川町では、80%以上の人がバス停より 500m離れた場所に住んでいる。

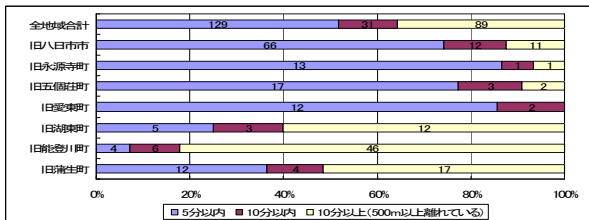
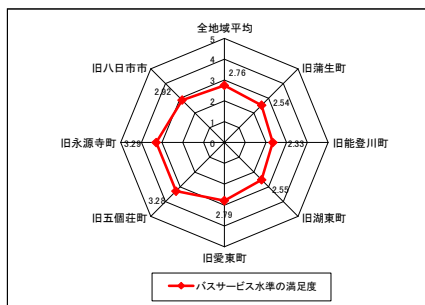


図2 最寄りのバス停までの所要時間

5. 住民意識の面から見たバスサービス水準の分析

(1) バスサービス水準の満足度

アンケート調査ではバスサービス水準満足度を5段階で評価している。図3にその平均値を旧市町別に示す。「とても満足」に5、「とても不満」に1を与えているので、グラフ中心に向かう程バスサービス水準に不満を感じており、中心から離れる程、満足していることを示している。



注) 「とても満足」5、「とても不満」1とする5段階評価

図3 旧市町別にみたバスサービス水準の満足度の意識比較

全地域の平均は2.76となり、バスサービス水準に関して不満と感じている人がやや多いことがうかがえる。旧能登川町においては、全地域平均より0.4程低い値となっている。一方、旧永源寺町、旧五個荘町では、比較的満足して

いる人が多いことがわかる。

(2) 旧市町ごとにみたバスサービス水準

旧市町におけるバスサービス水準の違いを感じるかについて、旧市町別に示した(図4)。全体的にみると、「わからない」と回答した人が60%であるが、旧市町別にみると、旧能登川町、旧蒲生町において感じる(「とても感じる」、「感じる」、「少し感じる」の合計)と回答した割合が高く、旧蒲生町においては約半数に上っている。

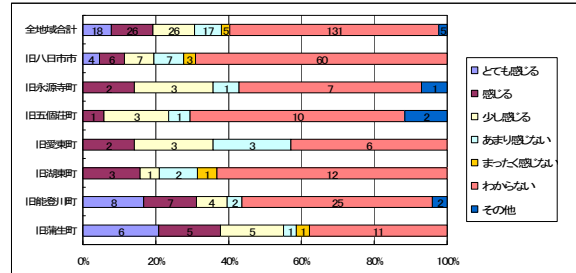


図4 旧市町別にみたバスサービス水準格差の意識

上記の問において、サービス水準の差を感じると回答した人に対して、バスサービス水準が高いと感じる、また低いと感じる旧市町名を回答してもらった(図5)。「ちょこっとバス」が運行されている旧八日市市のバスサービス水準が高いと感じている人が非常に多いことがわかる。一方、旧湖東町、旧蒲生町のバスサービス水準が高いと感じている人はほとんど見られない。そして、旧愛東町、旧湖東町、旧能登川町、旧蒲生町においては、バスサービス水準が低いと感じている人が多くみられた。

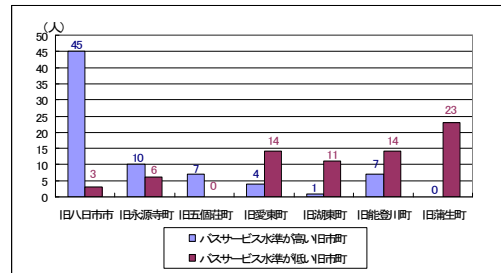


図5 バスサービス水準の高い・低い旧市町

6. おわりに

東近江市においては、合併前の旧市町間にバスサービス水準の地域間格差が存在することを客観的にまた住民の意識面から示すことができた。このような状況を改善する必要性は高いが、住民にバスサービスを改善するため金銭的負担への協力の可否を問うところ、約半数の市民は「現状維持」を要望しており、金銭的負担を考えると、バスサービス改善に消極的であった。地域において持続性ある公共交通システムの確立には住民自身が主体的に取り組むことが不可欠であり、今後地域における建設的な議論が望まれる。