

Ⅶ-16 過疎バス運行への住民意識の分析と考察（第一報）

—— 福岡県上陽町について ——

福岡大学 正吉 田信夫
福岡陸運局 限元 道雄
西日本工業大学 正堤 昌文
福岡大学 学○加藤 佳弘

1. はじめに：最近，集中のメカニズムから分散のメカニズムへの移行の中で，地方における都市集中と過疎の問題が新たに起りつつある。このような中で，福岡県内においても過疎地域の公共交通の実態は，一つの問題となってきた。この事は人口の減少と自家用車保有率の増加と相伴なって，バス利用者の減少傾向に拍車をかけている。この結果，企業サイドからは路線廃止や運行回数の削減が行なわれ，利用者サイドにとっては交通弱者層をより一層困難な現状にしている。以上の事から本論では，公共交通としてのバスの維持・廃止という問題を過疎地住民の意識調査をとおして数量化理論を用いて，重相関的に分析したものである。

2. 分析の対象と手順：福岡県上陽町においての18才以上の有効調査票（総数451票）を対象にした。バス路線維持・廃止を外的基準にし，過疎地住民の属性と意識のカテゴリー数量を見ることにより，過疎バスに対する住民意識の考察と，過疎バス運用への提言とを行なうものである。分析の方法を図-1に示すが，今回は住民の属性，過疎バスに対する住民意識についてのみ分析する。なおカテゴリー総数は49である。

3. 分析結果：図-2はアイテム別のカテゴリー数量のレンジを表わしたものである。レンジが大きいほど過疎バス維持・廃止に対する住民意識の影響力が大きいといえる。まず住民の属性で，レンジの最も大きいのは年齢（1.09）であり，次に職業

（0.66）である。また性別（0.30），運転免許の有無（0.24）などはレンジも非常に小さく，過疎バス運行の維持・廃止に関してそれほど重大なアイテムではない。次に過疎バスに対する住民意識について，レンジの大きいのは，サービスの程度による利用度合（2.42）であり，ついで路線バスへの不満（1.78），バス利用回数（1.46），過疎バス廃止時の代替交通手段（0.93），フリーストップ制への対応（0.36），などである。その中でも前述の4つのアイテムは，過疎バス維持・廃止に関して大きな住民意識である。また住民の属性と過疎バスに対する住民意識とをレンジで比較すると，前者の23.5%に対し，後者は76.5%も占めている。このことは，過疎バスの運用システムを改善することによって，過疎地域の路線バスの維持・廃止についての住民意識を変革できることを示唆するものである。次に，図-3のカテゴリー数量にみ

アイテム	カテゴリー
A 年齢	18～30才，31～40才，41～50才，51才以上
B 性別	男，女
C 職業	自営業，勤務，主婦，学生・生徒，無職，その他
D 運転免許	運転免許有り，運転免許無し
M バス利用回数	週2～3回，週1回，月2～3回，月1回以下，全くない
N 路線バスへの不満	運行経路が悪い，運行回数が少ない，運行時間帯が悪い，バスの数の少ない，運賃が高い，混雑している，スピードが悪い，その他
O 経営難の見識	知っている，知らない
P サービスの程度による利用度合	高くなっても運行回数が増えるので利用を増やす，増えても高くなるので利用を減らす，運行回数と値上げの程度による，現状どおり
R バス路線維持廃止に対する思考	廃止もやむを得ない，運賃を値上げしても維持して欲しい
S バス路線維持廃止時の代替交通手段	自家用自動車，自家用自動車の相乗り，タクシー・ハイヤー，自転車，徒歩
V フリーストップ制	利用を増やす，減らない，利用を減らす
W 負担金の徴収	賛成，反対

表-1 個人別交通意識調査票

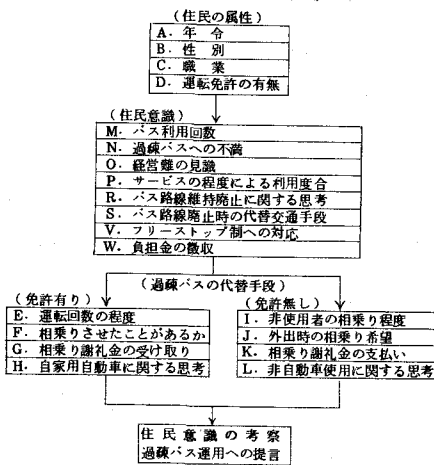


図-1 分析の手順

られる住民の属性と住民意識とを単純集計とあわせて考察してみる。図-3はカテゴリー数量を大きい順にならべたものである。カテゴリー数量が正なるほど運賃を値上げしても維持して欲しいと考えており、負なるほど過疎バス廃止もやむを得ないと考えている。まず住民の属性についてみると、過疎バスの維持について、41～50才(+0.77)、勤務(+0.37)のカテゴリーが特に大である。41～50才の人については単純集計から、免許無しが半数近くの46%も占めており、必然的にバスが必要なのであろう。勤務についても同じであり、自動車を保有していない人が約20%である。逆に過疎バス廃止については、18～30才(-0.32)、主婦(-0.29)のカテゴリー数量が他に比較して特に大である。18～30才の人は自動車保有率

も82%と高くバスに代わる交通手段を有しており、主婦は短いトリップでトリップ数も少ないためであろう。過疎バスに対する住民意識についてみると、過疎バスの維持について、運賃が高くなっても利用を増やす(1.10)、バス利用回数週2～3回(0.77)、代替交通手段のタクシー・ハイヤー(0.63)、自転車(0.47)、バス利用回数月2～3回(0.45)、家用自動車(の相乗り)(0.34)などのカテゴリーがあがっている。これらは、運賃を値上げしても維持して欲しいというのはごく当然のことである。逆に過疎バス廃止で不満が高いのはバスストップの数が少ない(-1.14)、運行時間帯が悪い(-0.55)などの項目があげられる。また維持についての運賃が高くなっても運行回数が増えるので利用を増やす(+1.10)、廃止についての運行回数が増えても運賃が高くなるので利用を減らす(-1.33)とは互いに正反対の考えである。したがって運行回数と運賃との改善案は両者のカテゴリー数量の大小から、維持グループの利用増よりもむしろ、廃止グループの利用減が大である。一方、バスストップの数が少ない、運行時間帯が悪い、などの対策は、廃止グループのサンプルスコアを維持グループに近づけるものである、と同時に維持グループにとっても好ましいものである。

4. 結 論：この結果、外的基準のバス路線維持・廃止に関して、レンジの割合からみると、過疎バスの住民意識が住民の属性よりも大である。このことは、過疎バスの運用システムを検討することによって住民意識が変化することを示している。運用システムの改善案としては、負のカテゴリー数量をもつカテゴリーを改善の対象とすべきである。バスストップの増設(フリーストップ制の採用)、運行時間帯の再検討である。一方、運行回数を増やして運賃を高くすることは、前述の両者のカテゴリー数量からみて、廃止グループを増大させる。今後の課題として、今回の判別率は67.2%なので、さらに免許の有無の階層別による過疎バスへの住民意識の分析が必要となろう。

参考文献：1)福岡県広域交通圏公共輸送整備計画調査報告書 運輸省福岡陸運局 昭和52年3月

	RANGE	0.5 1.0 1.5 2.0	割合(%)
A	1.092		11.2
B	0.298		3.1
C	0.662		6.8
D	0.237		2.4
M	1.455		15.0
N	1.776		18.3
O	0.281		2.9
P	2.421		24.9
S	0.926		9.5
V	0.358		3.7
W	0.222		2.3

図-2 アイテム別レンジの大きさ

※住民の属性				-1.0	-0.5	0.0	0.5
記号	CAT. VALUE	カテゴリー名					
1A-3	0.774	41～50才					
2C-2	0.370	勤務					
12C-3	-0.292	主婦					
13A-1	-0.318	18～30才					
※過疎バスに対する住民意識							
1P-1	1.096	高くなっても運行回数が 増えるので利用を増やす					
2M-1	0.767	週2～3回					
3S-3	0.626	タクシー・ハイヤー					
4S-4	0.469	自転車					
5M-3	0.452	月2～3回					
6S-2	0.344	家用自動車の相乗り					
7N-1	0.340	運行経路が悪い					
26N-3	-0.551	運行時間帯が悪い					
27P-2	-1.325	増えても尚くなるので 利用は減らす					
28N-4	-1.436	Bus Stop数が少ない					

図-3 カテゴリー数量の大きさの比較