

地方自治体による地域公共交通運営の実情に関する研究

福岡大学工学部 学生会員 ○ 河野 麻耶 福岡大学工学部 正会員 辰巳 浩
 福岡大学工学部 正会員 吉城 秀治 福岡大学工学部 正会員 堤 香代子

1. はじめに

我が国では多くの自治体で車を利用できない人々の足の確保を目的に、コミュニティバスやデマンド交通などの地域公共交通を運営している。しかしながら、近年では人口減少などを背景とする需要の減少に伴う交通事業者による路線バス等の廃止が進み、自治体の地域公共交通運営に対する財政負担は厳しさを増している。

そこで、全国の自治体を対象にコミュニティバスやデマンド交通の導入状況、利用実態、運営状況に関するアンケート調査を実施し、地方別のコミュニティバスやデマンド交通の運営の実情について分析を行った。

2. アンケート調査の概要

自治体の地域公共交通の取り組み実態や運営状況を把握するために、全国の市町村(東京都は区)にアンケートを実施した。調査は2016年9月末に郵送配布し、1ヵ月を目途に郵送回収で行った。配布部数は1,741部、回収部数は855部で、回収率は49.1%である。調査内容を表1に示す。

表1 地方公共交通の調査項目

調査項目	調査内容
導入の有無	現在の導入の有無、過去の導入の有無
運営状況	導入時期、運営形態、コース数、停留所数、路線長、運賃、割引制度、支払い方法など
利用状況と支出	車両のタイプ、プレートの色、収入額、赤字額、利用者数、平均乗車密度など
導入経緯	導入のきっかけ、事前の利用者数の予測など
地域公共交通への取り組み	検討組織の有無、路線バスへの赤字補填の有無、高齢者・交通弱者・スクールバスへの補助など

3. 分析結果

(1) 地域公共交通の導入実態

図1に地方別の両モードの導入状況、図2に自治体の導入時期を示す。コミュニティバスを導入している自治体数は58%、デマンド交通は30%である。また、両モードを導入している割

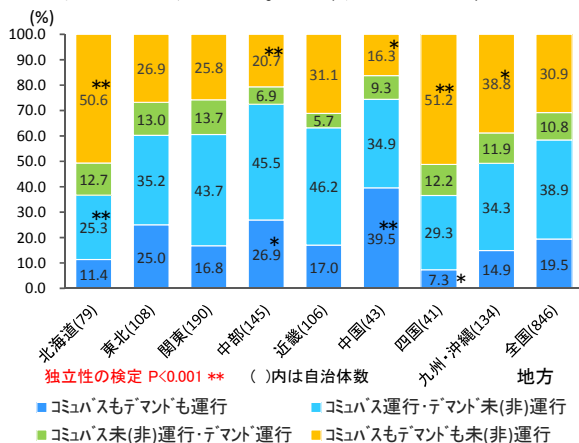


図1 コミュニティバスとデマンド交通の導入状況

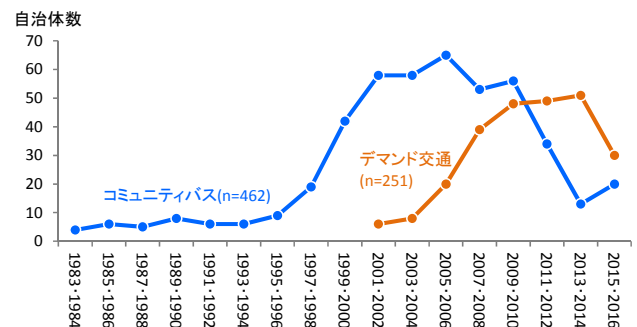


図2 コミュニティバスとデマンド交通の導入時期

合は20%、両モードとも導入していない割合は31%である。地方別でみると、中国や中部は導入している割合が高く、北海道や四国は低い。

導入時期についてみると、コミュニティバスでは1997年頃から、デマンド交通は2005年頃から増加していることがわかる。

図3および図4に両モードのナンバープレートの種類を示す。コミュニティバスのナンバープレートは全国では緑ナンバーが64%であるが、地方でその割合に大きな差がある。

一方、デマンド交通の緑ナンバーは全国で83%であり、北海道の53%、九州・沖縄の95%以外は地方に大きな差はない。

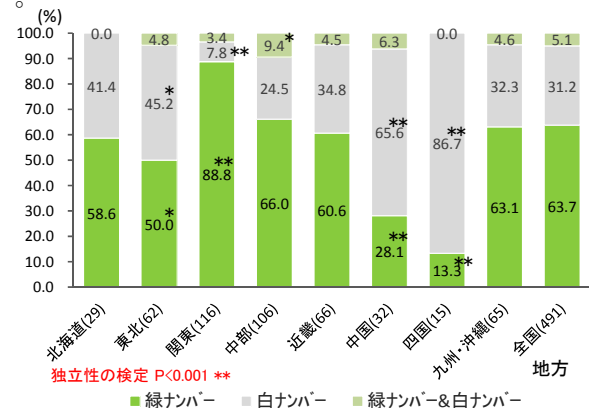


図3 コミュニティバスのナンバープレートの種類

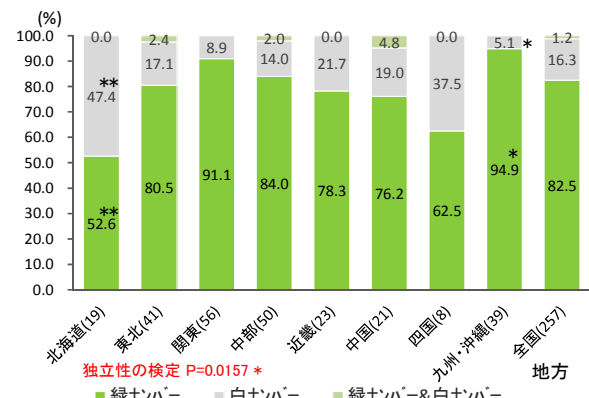


図4 デマンド交通のナンバープレートの種類

なお、運営は両モードとも交通事業者への委託の割合が高い(コミュニティバス:81%、デマンド交通:90%)。

(2)導入のきっかけ

導入に至ったきっかけを図5および図6に示す。コミュニティバスは公共交通空白地域の解消のための50%、路線バスの代替のための37%であり、導入のきっかけは地方で大きな差がある。特に、四国では路線バスの代替のための80%に対し、関東は公共交通空白地域の解消のための69%である。また、デマンド交通でそれぞれ58%と28%で、公共交通空白地域の解消のために導入された割合が高い。

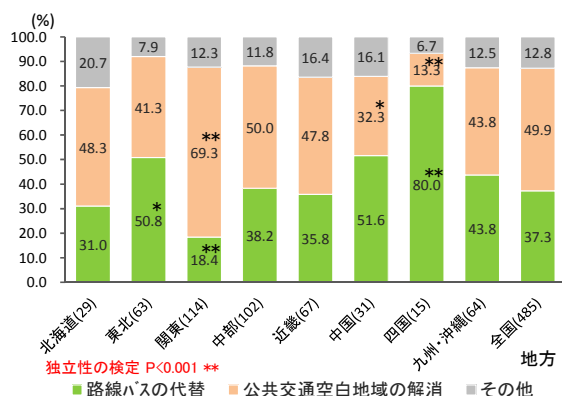


図5 コミュニティバスの導入のきっかけ

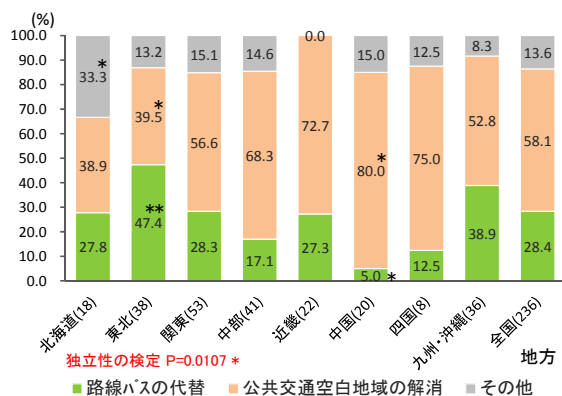


図6 デマンド交通の導入のきっかけ

(3)地域公共交通の運営状況

表2に平成27年度における地域公共交通の運営状況を示す。まず、平均乗車密度は、全国平均でコミュニティバスが7.3人/便、デマンド交通が2.2人/便である。地方別にみると、コミュニティバスでは関東が最も高く、本州の各地方が北海道、四国、九州・沖縄に比して高い傾向である。一方、デマンド交通では地方に差はみられない。また、住民1人当たりの平均利用回数についてみると、全国平均ではコミュニティバスが2.3回/人、デマンド交通が0.4回/人である。地方別にみると、コミュニティバスでは地方で差はみられず、デマンド交通では東北が高く、近畿と四国で低い結果となった。

次に、地域公共交通の運営にかかる平均支出額(車両購入費は除く)をみると、コミュニティバスが6,113万円、デマンド交通が1,841万円である。地方別にみると、コミュニティバスでは関東と中部で多く、北海道が少ない。デマンド交通では関東、

中国が多く、北海道、近畿が少ない。また、利用者1人当たりの支出額は、コミュニティバスが1,217円/人、デマンド交通が2,487円/人である。地方別にみると、コミュニティバスでは四国が多く、関東が少ない。デマンド交通では四国が多く、九州・沖縄が最も少ない。

さらに、平均赤字額(運賃外収入を含む収入から車両購入費を除く支出を引いたもので、自治体の負担額)をみると、コミュニティバスが3,821万円、デマンド交通が1,394万円である。地方別にみると、コミュニティバスでは中部、関東が多く、北海道、東北が少ない。また、利用者1人当たりの赤字額は、コミュニティバスが869円/人、デマンド交通が1,827円/人である。地方別にみると、デマンド交通では近畿が多く、四国が少ない。デマンド交通では四国が多く、関東が最も少ない。

表2 地域公共交通の運営状況

バスの種類・地方	平均乗車密度 (人/便)	平均利用回数 (回/住民1人)	支出額 (万円)	支出額 (円/人)	赤字額 (万円)	赤字額 (円/人)
コミュニティバス	北海道(23)	5.73	2.48	1,548	1,275	1,016
	東北(60)	6.69	2.67	4,043	1,121	2,142
	関東(106)	10.46	2.31	8,381	794	4,651
	中部(102)	6.69	2.24	8,000	1,214	5,613
	近畿(64)	7.42	2.14	5,248	1,040	3,209
	中国(29)	7.31	3.66	5,809	1,475	3,907
	四国(14)	4.58	1.22	4,296	2,654	3,414
	九州・沖縄(59)	4.26	1.84	4,177	1,784	2,754
	全国(457)	7.33	2.32	6,113	1,217	3,821
	一元配置分散分析	P<0.001	P=0.0172	P<0.001	P=0.0138	P<0.001
デマンド交通	北海道(13)	1.90	0.39	614	3,468	368
	東北(38)	2.40	0.71	2,050	2,096	1,513
	関東(49)	2.30	0.38	2,867	2,779	2,156
	中部(40)	2.12	0.32	1,551	1,844	1,126
	近畿(19)	2.15	0.10	657	3,283	1,044
	中国(19)	2.60	0.34	2,652	2,708	1,908
	四国(5)	2.37	0.14	1,066	6,219	488
	九州・沖縄(29)	1.75	0.33	1,163	1,641	829
	全国(212)	2.19	0.39	1,841	2,487	1,394
	一元配置分散分析	P=0.557	P=0.0131	P=0.0119	P=0.0131	P=0.0345

()内は自治体数

4. まとめ

コミュニティバスとデマンド交通ともに導入している自治体は全体の2割であり、コミュニティバスのみは4割、デマンド交通のみは1割、両バスとも未導入は3割である。導入のきっかけは両モードとも公共交通空白地域の解消の割合が高いが、地方で差がみられる。住民1人当たりの平均利用回数ではコミュニティバスにおいては地方で差がみられないが、デマンド交通では差がみられる。また、関東などのコミュニティバスの利用者が多い地方でも利用者1人あたり533円の赤字が生じている。運行形態は交通事業者への委託が大きな割合を占めることがわかった。

今後の課題として、自治体の人口や面積、路線長や便数を考慮した詳細な分析が必要である。それらを考慮した上で自治体に負担の少ない運行をするために、どのような運営形態がよいかを人口規模などを考慮した上で分析し、地方公共交通の導入の際の一つの指標を示していく必要がある。