

IV-31

町営バスの運営と利用に関する実態調査

岩手大学工学部 正 員 岩佐 正章
 岩手大学工学部 学生員 ○吉田 憲一

1. 研究の目的

近年の高齢化の進行に伴い、モビリティ対策が重要となっている。基本的な対策である乗合バスは長期低落の傾向にあり、地方バス(民営・町村営バス)の末端部の路線においてはその多くが不採算路線で、内部補助や公的補助によりこれを維持している。本研究では岩手県内において町村営バスの運営と交通手段の利用の実態を知ることが目的とする。

2. 研究方法

(1) 調査対象

調査対象は、路線数が多く比較的大規模に町営バスを展開している東磐井郡大東町を対象とする。

(2) 調査方法

大東町全体の交通手段の利用実態を知るために、町を8区分して各地域から同数抽出し、郵便調査法を用いた。調査票の回答の仕方はすべて選択回答方式で行った。調査実施期間は、平成11年12月24日から31日で調査票回収率を表-1に示す。

表-1 調査票配布、回収一覧

配布数	回収数	有効回答数	有効回収率
600	357	316	52.7%

(3) アンケート調査票の内容

調査票の主な内容は以下の通りである。
 フェイスシート、通勤通学・通院・買物の交通手段、現在のバス交通への質問(バス交通の問題点、バスに対する意識、町費負担による運営に対する意識など)

3. 調査、解析結果および考察

(1) 町営バスの財政収支

バスの財政収支を表-2に示す。平成6年開業以来赤字が続く、一般会計からの支出が10年度には前年比149.6%となり、住民の負担が年々増えている。

表-2 町営バスの財政収支 (単位:円)

	平成6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
運送収入合計	34,374,973	71,966,218	65,492,864	66,205,488	58,153,312
運送支出合計	312,030,322	97,126,712	98,298,591	104,326,239	127,544,380
差引損益	-277,655,349	-25,170,494	-32,805,727	-38,120,801	-69,391,068
運行費補助(県)	18,000,000	0	0	0	0
市町村一般会計	27,535,525	30,315,110	33,501,720	40,546,090	60,651,090
その他(補助金等)	235,400,000	3,280,176	8,424,792	9,120,785	11,546,064

(2) 通勤、通学交通

アンケート調査結果を表-3、表-4に示す。通勤

の交通手段は「自家用車(自分で運転)」が83.3%で、「乗合バス」は0.8%となっており、地方部での自家用車への依存度は大きい。また、日常の交通手段が使えないという仮定の場合の交通手段(代替交通手段)を質問すると、「乗合バス」が22.7%と多く、次に「自家用車(運転してもらう)」の18.6%となっている。その他、「行くのを止める」が9.3%と多かった。

通学の交通手段は、高校生は「自家用車(運転してもらう)」37.3%、「乗合バス」は22.0%、代替交通手段でも各々35.5%、33.3%と2項目が大多数を占める。中学生は「自家用車(運転してもらう)」は32.0%で「乗合バス」は0.0%と全く利用されていないが、代替交通手段では「乗合バス」は25.0%を占める。小学生は「徒歩」が68.5%を占めるが、代替交通手段では「自家用車」への依存が64.0%と高くなる。また、目立った意見として乗合バスと鉄道との乗継ぎの悪さが指摘された。

表-3 通勤通学の交通手段別割合

通勤通学 交通手段	通勤				通学(高校生)			
	日常交通		代替交通		日常交通		代替交通	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
乗合バス	2	0.8%	56	22.7%	13	22.0%	15	33.3%
自家用車(自分で運転)	200	83.3%	38	15.4%	2	3.4%	2	4.4%
自家用車(運転してもらう)	4	1.7%	46	18.6%	20	33.9%	14	31.1%
バイク	9	3.8%	7	2.8%	9	15.3%	3	6.7%
自転車	4	1.7%	2	0.8%	7	11.9%	2	4.4%
鉄道	1	0.4%	13	5.3%	6	10.2%	1	2.2%
徒歩	5	2.1%	19	7.7%	1	1.7%	4	8.9%
企業用送迎バス・スクールバス	11	4.6%	9	3.6%	0	0.0%	0	0.0%
近所の車(運転してもらう)	1	0.4%	13	5.3%	0	0.0%	1	2.2%
タクシー	0	0.0%	11	4.5%	0	0.0%	0	0.0%
その他	3	1.3%	10	4.0%	1	1.7%	1	2.2%
行くのを止める	—	—	23	9.3%	—	—	2	4.4%
合計	240	100.0%	247	100.0%	59	100.0%	45	100.0%

通学 交通手段	通学(中学生)				通学(小学生)			
	日常交通		代替交通		日常交通		代替交通	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
乗合バス	0	0.0%	12	25.0%	1	1.9%	3	6.0%
自家用車(運転してもらう)	16	32.0%	11	22.9%	10	18.5%	32	64.0%
自転車	19	38.0%	7	14.6%	4	7.4%	0	0.0%
鉄道	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
徒歩	14	28.0%	16	33.3%	37	68.5%	12	24.0%
スクールバス	0	0.0%	0	0.0%	2	3.7%	3	6.0%
近所の車(運転してもらう)	0	0.0%	1	2.1%	0	0.0%	0	0.0%
タクシー	0	0.0%	1	2.1%	0	0.0%	0	0.0%
その他	1	2.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
行くのを止める	—	—	0	0.0%	—	—	0	0.0%
合計	50	100.0%	48	100.0%	54	100.0%	50	100.0%

(3) 通院交通

通院に利用される交通手段は「乗合バス」が29.3%と最も多く、「自家用車(自分で運転)」23.8%が続く。代替交通手段は「自家用車(運転してもらう)」

う)」が 23.0%で「乗合バス」16.3%「タクシー」14.8%となっている。「行くのを止める」も 15.2%と多い。

表-4 通院の交通手段別割合

交通手段	日常交通		代替交通	
	人数	構成比	人数	構成比
乗合バス	91	29.3%	44	16.3%
自家用車(自分で運転)	74	23.8%	27	10.0%
自家用車(運転してもら)	60	19.3%	62	23.0%
バイク	16	5.1%	5	1.9%
自転車	7	2.3%	2	0.7%
徒歩	9	2.9%	13	4.8%
タクシー	24	7.7%	17	6.3%
患者用輸送バス	3	1.0%	1	0.4%
その他の(運転してもら)	7	2.3%	15	5.6%
タクシー	18	5.8%	40	14.8%
その他の(行くのを止める)	2	0.6%	3	1.1%
合計	311	100.0%	270	100.0%

(4) 買物交通

小買物(食料品など日用品の買物)では「自家用車(自分で運転)」が 57.7%、「乗合バス」は 9.0%、大買物(衣類、電化製品などの普段あまり買わない物)では「自家用車(自分で運転)」が 66.5%、「乗合バス」は 6.7%であった。代替交通手段は「行くのを止める」が小買物で 33.8%、大買物で 50.8%と多かった。

(5) 現在のバス交通について

現在のバス交通の問題点(苦痛に感じる点)について、13 個の要因に関して数量化理論Ⅱ類を用いて解析した。結果を表-5 に示す。つり革・握り棒のつかまりにくさが 1.4456 と高く、次に運転手の対応が適切でないこと 0.8716、バスの定時制 0.8524 と続く。また、偏相関係数を見ても、つり革・握り棒のつかまりにくさが 0.2817 と 1 位で、バス料金の高さが 0.2509、座席の少なさが 0.2378 と続く。以上よりバス交通の評価を上げるためには、つり革・握り棒等内部設備を充実させ、かつバスの料金系統を見直し、従業員の指導や定時制の確保などに努めることが課題となる。

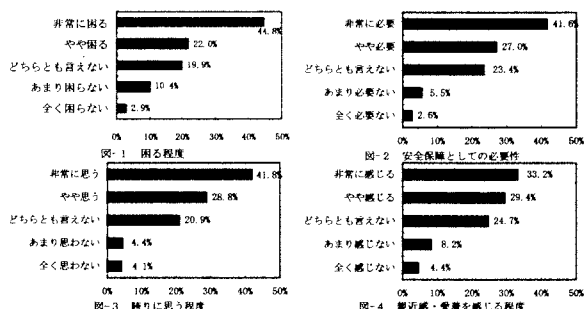
表-5 現在のバス交通についての問題点

要因	レンジ	順位	偏相関係数	順位
つり革・握り棒につかまりにくいこと	1.4456	1位	0.2817	1位
運転手の対応が適切でないこと	0.8716	2位	0.1979	7位
バスの定時制	0.8524	3位	0.1820	8位
バス料金が安いこと	0.8278	4位	0.2509	2位
終発時刻が早いこと	0.7999	5位	0.2030	6位
身近なところにバス停がないこと	0.7532	6位	0.2160	4位
バスの運行ルートが少ないこと	0.6569	7位	0.2108	5位
始発時刻が遅いこと	0.6426	8位	0.1195	12位
座席が少ないこと	0.6312	9位	0.2378	3位
乗り継ぎが難しいこと	0.5448	10位	0.1755	9位
乗り降りがしにくいこと	0.5210	11位	0.1335	11位
バスの運行本数が少ないこと	0.5012	12位	0.1554	10位
バス停が古い・汚いこと	0.3280	13位	0.1068	13位

相関比 0.6147

次にバスに対する意識について、5 段階評価で図・1～図・4 の結果を得た。バスを普段利用する人に「バスが無くなった場合困る程度」を尋ねると、非常に困

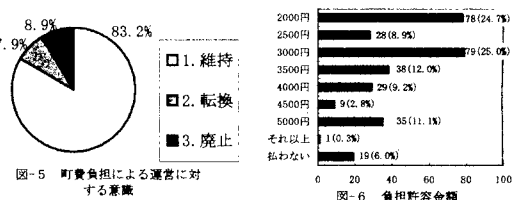
るとやや困るで 66.8%、利用しない人に「安全保障としてのバスの必要性」を尋ねると非常に必要とやや必要で 68.6%となり、住民は意識的にはバスは必要としている。また、両者に「町営バスの運営を誇りに思う程度」を尋ねると非常に思うとやや思うで 70.6%、「親近感・愛着を感じる程度」では非常に感じるとやや感じるで 62.6%を占め、財政困難な中、移動手段確保の為の町営バス運営に対する評価は高い。



現在、バスは町費より赤字補填を受け運営しているが、今後の運営方針を下記の項目について調査すると、図-5 の様に 83.2%が維持を望む事が分かる。

1. 多少負担が増えても、町営バスを維持するべき
2. 負担が増える場合、同じ町費負担でバス以外の交通手段に転換するべき
3. 負担が増える場合、町営バスを廃止するべき

また、今後も町費負担を続けるとして負担許容金額を質問したところ図-6 のようになった。



4. まとめ

調査の結果、町営バスは通院と通学(高校生)には利用されているが、他の利用はほとんどない事が分かった。しかし、代替交通手段として利用される可能性は通勤・通学等において期待できる。また、利用はあまりないものの、住民は意識的には町営バスを必要とし、路線維持のための町費負担による運営も加重平均値で 1 人当たり 2,938 円までなら許容できることが分かった。今後は、車内設備等、福祉的に配慮しつつ料金体系やサービスを見直す必要がある。