

IV-23

試験運行を経て本格運行から1年が経過した町民バスの現状と課題

八戸工業高等専門学校 ○学生員 宮川果奈
八戸工業高等専門学校 正員 今野恵喜

1. はじめに

路線バス事業の規制緩和により、地方自治体は生活交通確保への対応を迫られることになった。本研究では町民の生活の足の確保のため、バスの試験運行から本格運行を実現した青森県下田町に注目し、1年が経過した現在の町民バスの現状と課題を明らかにすることを目的としている。

2. 調査概要

調査地域は平成13年11月1日から5ヶ月間の試験運行を経て、本格運行を行っている青森県下田町である。住宅地図を用いた無作為抽出により、バス路線沿線に住む下田町1000世帯の交通意識と交通実態について、アンケート（1世帯あたり世帯票1票、個人票3票）の郵送配布・回収法で調査を実施した。回収は231世帯（回収率23.1%）、個人票は491票であった。中学生以下の交通に関する質問は世帯票の中に設定した。調査期間は平成15年12月から平成16年2月とした。

3. 下田町民バスの概要

下田町の北部は町の中心部から遠距離にあり、公共交通の空白地帯となっている。そのため町民からバス運行の要望が多く寄せられ、下田町は試験運行を実施した。試験運行路線は、公共交通機関のない地区を主として、町の主要施設や他の交通機関へのアクセスの利便性と、停留所の安全性を踏まえて決定された。下田町役場を発着点に1台のバスで1日4便、20停留所を外回り・内回り、それぞれ2便ずつ運行した結果、利用者数は1ヶ月当たり平均1881人であった。「不自由なく通院できた」、「小さなバスでも、運賃を値上げしても続けて」などの意見が寄せられた。ところが町民バス路線から離れた地区からバス停留所設置の要望を受けた。路線、時間を変更することでもっと多くの住民が利用するのではないかと考え、20停留所から、下田駅、三沢駅を含む42停留所に増加し、北回り・南回り区間をそれぞれ1日5便、バス2台による本格運行が開始された。南部線、イオン下田SC-下田駅シャトル便も開設した。運賃は、試験運行で小学生以上乗降1回につき100円だったものが、本格運行では小学生以上初乗り150円で11停留所以上200円と値上がりしたものの、1ヵ月当たり平均4356人の利用者があった。

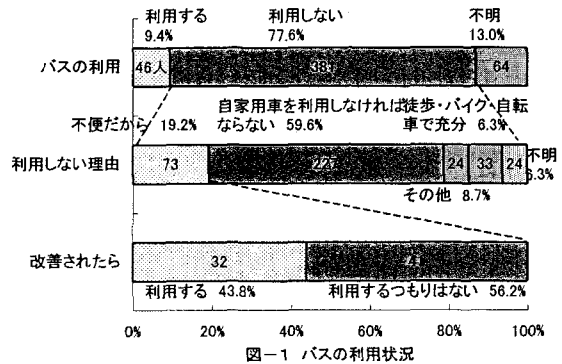


図-1 バスの利用状況

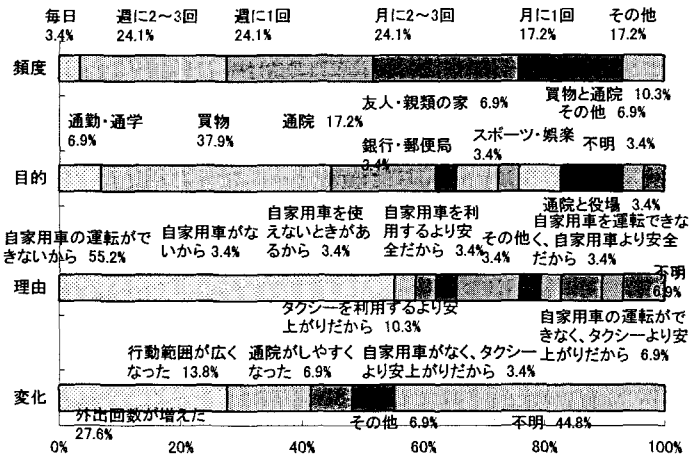


図-2 町民バスの利用状況

29人

4. 調査結果

図-1 はバスの利用状況である。バスを利用する人は9.4%で、そのうち町民バスを利用する人は5.9%である。バスを利用しない理由は「自家用車を利用しなければならないから」(59.6%)、「不便(不満)だから」(19.2%)、「徒歩・バイク・自転車で充分だから」(6.3%)となっている。不満を感じている人のうち43.8%が、不満が改善されたら利用すると答えている。図-2 に町民バスを利用すると答えた人の利用状況を示す。利用頻度では、毎日乗る人は少ない。利用者の年齢層は60代以上が55.2%で、利用の目的は買物(37.9%)が最も多く、続いて通院(17.2%)、通勤・通学(6.9%)の順になっている。利用の理由は「自家用車の運転ができないから」が55.2%と圧倒的に多い。町民バスが運行されたことにより、外出回数が増えた(27.6%)、行動範囲が広がった(13.8%)、通院がしやすくなった(6.9%)など、利用者の50%弱の人の交通行動に良い変化があった。しかし、44.8%の人の変化は不明である。表-1 に町民バスまたは町民バス以外の一般乗合バスの利用者の総合満足度と関係要因を数量化Ⅱ類で分析した結果を示す。「乗り降りが楽なバスである」かどうか、「運行回数が多く、利用したい時間に走っている」かどうか、「時間帯が便利である」かどうかの順で総合的な満足度に強く影響している。総合満足度は、満足が51.6%、不満が25.8%である。

表に示したように、町民バス利用者が全体と同じような構成比をしていることから、町民バス利用者についても全体と同じような事が言えると考えられる。表-2 に顧客満足度から改善度を調べる分析(CS分析)によるバス利用者の評価項目の改善度を示す。「運行回数が多く、利用したい時間に走っている」が最も改善度が大きく、乗り換えの接続、時間帯の利便さ、乗り降りの楽さ、所要時間の長さが改善項目となっている。逆に、時間通りの運行、運賃、行きたいところにバス停がありバス路線が通っていること、停留所の位置については利用者の満足率が高く、改善は不要となっている。表-1と同様、町民バスについても、全体の結果と同じ解釈ができると考える。町民バスの価値評価をするため、世帯ごとに毎月の町民バス対策費支払い意志額を聞いた結果、賛成が59世帯、反対が83世帯であった。図-3に賛成と回答した世帯の支払い意志額を示す。最低金額は10円、最高金額は1000円となり、500円未満に回答が集中している。また、町民バス存続の是非について聞いたところ、回答者の48%がこれからも維持・存続するべきと答え、36%がなくなっても困らないと答えている。

5. おわりに

下田町における、現在のバス利用者全体の割合は約10%であるが、バスが改善された場合、現在利用していない人の約8%が利用すると答えている。バスサービスとして、改善項目の見直しが必要である。

表-1 バス利用者の満足度に関する分析(数量化Ⅱ類) (内容は町民バス利用者)

No.	アイテム	カテゴリ	例数	カテゴリスコア	レンジ(偏相関係数)
1	乗り降りが楽なバスである	全くそう思う どちらとも言えない 全くそう思わない	17 (11) 10 (6) 4 (1)	-0.4215 0.6700 0.1162	1.0915 (0.7704)
2	運行回数が多く、利用したい時間に走っている	全くそう思う どちらとも言えない 全くそう思わない	6 (4) 9 (7) 16 (7)	0.6257 -0.0364 -0.2142	0.8399 (0.4179)
3	時間帯が便利である	全くそう思う どちらとも言えない 全くそう思わない	7 (6) 9 (6) 15 (6)	-0.4438 -0.2369 0.3493	0.7931 (0.3601)
4	乗り換えの接続が良い	全くそう思う どちらとも言えない 全くそう思わない	7 (5) 12 (8) 12 (5)	-0.2183 -0.3226 0.4500	0.7726 (0.6574)
5	行きたい場所にバス停がありバス路線が通っている	全くそう思う どちらとも言えない 全くそう思わない	14 (8) 7 (6) 10 (4)	-0.3293 0.1556 0.3520	0.6813 (0.6087)
6	停留所の位置が近い	全くそう思う どちらとも言えない 全くそう思わない	15 (6) 9 (8) 7 (4)	-0.0253 0.3149 -0.3507	0.6656 (0.4158)
7	時間通りの運行である	全くそう思う どちらとも言えない 全くそう思わない	22 (15) 5 (2) 4 (1)	-0.1554 0.4380 0.3073	0.5935 (0.4649)
8	運賃が適当である	全くそう思う どちらとも言えない 全くそう思わない	16 (14) 9 (4) 6 (0)	-0.0332 -0.0402 0.1489	0.1892 (0.1764)
9	所要時間が長い	全くそう思う どちらとも言えない 全くそう思わない	10 (8) 11 (6) 10 (4)	-0.0217 -0.0322 0.0571	0.0893 (0.0644)

外的基準	例数	カテゴリスコア	相関比
満足	16 (12)	-0.8962	
どちらでもない	7 (4)	0.6425	0.8983
不満	8 (2)	1.2302	

表-2 バスの改善度(CS分析)

	満足率	相関係数	改善度
運行回数が多く、利用したい時間に走っている	6.5	0.6675	11.58
乗り換えの接続が良い	9.7	0.6675	10.29
時間帯が便利である	9.7	0.6295	8.25
乗り降りが楽なバスである	19.4	0.6792	4.60
所要時間が長い	16.1	0.5638	2.34
時間通りの運行である	29.0	0.6654	-0.62
運賃が適当である	32.3	0.5939	-4.15
行きたい場所にバス停がありバス路線が通っている	35.5	0.4923	-9.82
停留所の位置が近い	32.3	0.1178	-21.06

