

D-2

千葉県のコミュニティバスの動向調査 - 2006 年度版 -  
Trend Analysis of Community Bus in Chiba Prefecture, 2006

指導教授 轟 朝 幸 3008 石 井 弘 樹

1. はじめに

近年のバス交通は、2002 年に乗合バスの需給調整規制が撤廃され、不採算路線の廃止が進んでいる。そのため自治体によるコミュニティバスの補完運行が増加している。

数年前の卒業研究において、千葉県内の自治体を対象として、コミュニティバスの導入状況について調査している。そこで本研究では、千葉県におけるコミュニティバスの動向について、前回調査<sup>1)</sup>時(2001 年)と比較検討することを目的とする。

2. コミュニティバスの導入状況の調査

2006 年 10 月に千葉県の全自治体に対して、コミュニティバス導入状況に関するアンケート調査を実施した。その結果、56 自治体中 53 自治体から回答があった。

アンケート結果をもとに、2001 年の導入状況と 2006 年の導入状況を比較したものを図-1 に、導入自治体の一覧を表-1 に示す。2001 年には千葉県の自治体数は 80 自治体あったが、市町村合併により 2006 年現在 56 自治体に減少した。一方、導入自治体は 30 自治体から 34 自治体に増加し、全市町村に占める導入自治体の割合も 38%から 61%に増加した。以上のことから、コミュニティバスの導入自治体が増加していることがわかる。このように導入自治体が増加している要因は、先に述べた規制の撤廃により不採算路線バスの廃止が進み、公共交通手段が減少したためと考えられる。

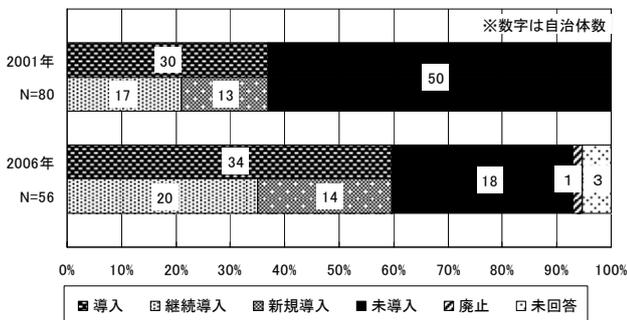


図-1 コミュニティバス導入状況の比較

また、継続導入自治体の多くは路線長が増減するという変化が見られ、多くの自治体がコミュニティバスの利便性、集客力を向上させるために路線変更を実施していることがわかる。

表-1 コミュニティバス導入自治体一覧

市町村	運行開始日	路線数	運賃	車両台数	根拠とする法律条項	運行方式	路線長 (km)	運行費用 (万円)	分析結果
千葉市	1998年10月	1	均一制	1	21条	委託	17.0	1,300	
	2005年09月	2		3			43.0	2,386	
香取市 (旧東郷町、旧山田町が合併)	1999年04月	3	均一制 無料	1	21条	委託	45.0	600 266	
成田市 (旧下総町が合併)	2000年05月	1	均一制	2	80条	委託	40.0	438	
	2001年05月	5		5	4条 21条		162.7	6,656	
東金市	2001年09月	1	均一制	1	21条	委託	30.0	858	
		4		4	30.2		732		
匝瑳市 (旧八日市町市が合併)	1997年07月	5	均一制	4	21条	委託	171.1	3,782	
		6		5	226.8		5,188		
旭市 (旧海上町、東庄町、干潟町が合併)	2000年04月	2	その他	2	4条	委託	14.8	943	
		8		8	208.6		2,259		
市原市	1999年04月	2	無料	1	対象外	委託	52.0	126 98	
流山市	1994年10月	2	無料	2	21条	委託	52.0	1,460	
	2005年11月	3	均一制	3	4条		18.8	2,105	
八千代市	1998年03月	4	均一制	4	21条	委託	91.4 92.1	6,400 6,361	
我孫子市	1998年12月	1	均一制	1	21条	委託	10.0	966	
	2006年01月	3		3	4条		42.0	2,801	
鎌ヶ谷市	2001年04月	4	均一制	2	4条	委託	60.2	3,000	
		3		3	21条		41.3	2,944	
四街道市	2001年03月	2	均一制	2	21条	委託	13.5	2,089	
		2		2	28.9		2,422		
袖ヶ浦市	2000年05月	1	均一制	1	21条	委託	6.5	2,063	
	2003年10月				28.6		1,126		
八街市	1999年10月	4	均一制	4	21条	委託	152.4	3,600	
	1999年10月	5		5	214.2		6,050		
富里市 (旧富里町が合併)	2001年04月	6	均一制	3	21条	委託	73.0	1,200	
		4		2	75.6		1,319		
印旛村	1997年07月	5	その他	5	21条	委託	103.0	4,588	
		3		3	51.8		986		
印西市	1998年08月	3	均一制	3	21条	委託	121.0 104.8	3,432 4,000	
栄町	1996年08月	2	均一制	2	21条	委託	46.8	2,750	
		2		2	48.5		2,382		
山武市 (旧山武町、松尾町が合併)	2001年04月	1	対 <sup>※</sup> 制	2	42条	委託	31.5	4,230	
	2004年05月	4	均一制	3	21条		106.3	2,591	
長柄町	2001年04月	1	均一制	2	21条	委託	48.0	1,510 820	
市川市	2005年10月	5	その他	7	4条	委託	67.8	11,300	
野田市	2004年01月	4	均一制	7	21条	委託	82.6	4,500	
茂原市	2001年10月	2	均一制	4	21条	委託	94.9	1,700	
佐倉市	2003年12月	2	均一制	1	21条	委託	23.8	1,334	
勝浦市	2002年10月	4	均一制	4	4条	委託	68.0	915	
君津市	2005年10月	2	均一制	3	21条 80条	委託	31.7	4,266	
浦安市	2002年04月	1	均一制	5	21条	委託	6.0	9,800	
神崎町	2005年04月	3	均一制	1	21条	委託	56.0	500	
多古町	2006年07月	3	均一制	3	21条	委託	113.7	1,925	
横芝光町	2001年12月	2	均一制	4	21条	委託	80.0	3,800	
芝山町	2005年06月	1	均一制	1	21条	委託	19.6	1,500	
睦沢町	2001年09月	3	均一制	1	4条	委託	84.0	738	
長南町	2004年03月	4	均一制	2	4条	委託	76.0	1,500	
鉾南町	2002年01月	2	対 <sup>※</sup> 制	2	4条	委託	54.8	1,663	
柏市 (旧沼南町が合併)	1996年06月	3	無料	1	21条	直営	82.0	360	

※数字は自治体数  
継続導入自治体について、上段が2001年の結果、下段が2006年の結果  
分析結果は次章のクラスター分析による

3. コミュニティバスの類型化

コミュニティバスを導入している 34 自治体について、クラスター分析を行い類似性がある自治体ごとに 3 グループに分類した (表-1 参照)。各グループの特色を表-2 に示す。その結果、前回調査と比較すると、グループ I へ移動した自治体が 5 と最も多く、グループ

Ⅱ、ⅢからはグループⅠにそれぞれ1ずつ移動した。グループⅠは路線距離が少ないという特色があるため、千葉県のコミュニティバスの導入数は増えているものの、コミュニティバスの規模としては、縮小化が進んでいるといえる。

表-2 類型化による各グループの特色

グループNo.	グループの特色
グループⅠ	路線距離が短い
グループⅡ	路線距離が長く、1便あたりの利用者が少ない
グループⅢ	路線距離が長く、1便あたりの利用者が多い

#### 4. 導入自治体の運行政策

2006年12月11日～2007年1月26日の期間に詳しい運行状況を把握するために、運行主体である自治体を対象として訪問調査を実施した。そのうち、前回調査からの継続導入自治体についてまとめたものを表-3に示す。ここで、導入時の最重視項目に年間運行経費と回答した自治体が多くなっている。また、選択していない自治体でも、コミュニティバスを継続するためには、運行経費の削減は重要な課題であるとする自治体が多かった。

目標乗車人数は未設定と回答した自治体が4自治体あった。目標乗車人数を設定しない理由は、移動制約者の救済や公共交通確保を第一としているため、利用者の数は特に考慮していないということであった。また、路線変更した理由として、利便性の向上、住民の要望といった回答が多かった。これは、コミュニティバスは路線バスとは異なり、路線を比較的自由に設定できるため、アンケート調査により住民の声を直に聞き、住民の要望にあわせることでサービスの向上を図っているためとのことであった。

表-3 導入自治体の運行政策

グループNo.	自治体名	導入の際最も重視した点	目標乗車人数	路線変更理由
Ⅰ	流山市	年間運行経費	1300人/日	利便性の向上、住民の要望(TX開業が要因)
Ⅰ	栄町	年間運行経費	61人/日	利便性の向上
Ⅰ	四街道市	年間運行経費	10人/便	住民の要望
Ⅰ	千葉市	選択不能	270人/日	運行経路周辺の新規公共施設へのアクセス
Ⅰ	富里市	選択不能	未設定	利便性の向上
Ⅱ	成田市	ルート	12万人/年	利便性の向上、住民の要望(合併市町村の市外までの延伸)
Ⅱ	印旛村	選択不能	未設定	駅の開業に伴う全面見直し、循環バス廃止に伴う一部見直し
Ⅲ	八街市	利用対象者	未設定	住民の要望
Ⅲ	旭市	選択不能	未設定	利便性の向上、住民の要望(新旭市として再編中)

次に、新規導入自治体の運行政策について、2001年の結果と2006年の結果をそれぞれ表-4、表-5に示す。2001年は福祉目的が多かったが、2006年では公共交通確保を目的とした自治体が多数を占めた。福祉も公共交通確保も移動手段の確保という点では同じ目的であるが、福祉目的の場合は、主な利用対象者が高齢

者や移動制約者となるのに対し、公共交通確保を目的とする場合は、主な利用対象者は一般の住民になるという点が異なる。そのため、前回調査時は高齢者や移動制約者を中心とする傾向にあったが、近年は利用対象者の属性を問わない傾向にあるといえる。

導入する際に参考にした自治体に関しては、前回調査では近隣の自治体が多かったが、今回の調査では偏った傾向はなく、コミュニティバスの導入に成功した自治体を参考とする自治体や民間のバス事業者を参考とする自治体も見られた。これは、コミュニティバス事業を成功させるために、その自治体にあった方法を幅広く検討するようになったためであると考えられる。

表-4 2001年の新規導入自治体の運行政策

グループNo.	自治体名	導入目的(運行目的)	目標乗車人数	参考自治体
Ⅰ	旧海上町	福祉	未設定	(近隣)旧栗源町
Ⅰ	旧下総町	福祉	未設定	(近隣)栄町、旧栗源町
Ⅰ	長柄町	福祉	44人/日	(類似)旧富里町
Ⅰ	旧松尾町	鉄道代替	3人/便(72人/日)	なし
Ⅰ	旧街道市	通勤・通学	5人/便(100人/日)	(近隣)千葉市、八千代市
Ⅱ	旧富里町	福祉	50人/日	県内全般
Ⅱ	鎌ヶ谷市	福祉	未設定	近隣自治体
Ⅱ	旧大原町	公共交通確保	不明	不明

表-5 2006年の新規導入自治体の運行政策

グループNo.	自治体名	導入目的(運行目的)	目標乗車人数	参考自治体
Ⅰ	芝山町	公共交通確保	未設定	なし
Ⅰ	多古町	公共交通確保	未設定	(近隣)旧八日市場市
Ⅰ	睦沢町	公共交通確保	不明	なし
Ⅰ	勝浦市	公共交通確保	5~6人/便	(他)バス事業者
Ⅰ	野田市	公共交通確保 公共施設循環	2.45人/便	なし
Ⅰ	浦安市	公共交通確保	12.8人/便	(他)武蔵野市、杉並区、 鈴鹿市
Ⅱ	市川市	交通不便地域解消	502人/日	(類似)浦安市

#### 5. おわりに

本研究では、千葉県のコミュニティバスの導入状況の変遷を整理し、コミュニティバスの継続には運行経費を抑えること、地域住民にあわせたサービスを提供することを各自治体は心がけていることがわかった。また、福祉目的にこだわらず公共交通確保を目的とする傾向にあることが明らかになった。

今後の課題として、廃止や路線縮小、他の手段への移行を含めた検討を行っている自治体があったため、継続的に調査する必要がある。

最後にアンケート調査並びに訪問調査にご協力していただいた千葉県内の自治体の方々に深く御礼申し上げます。

#### <参考文献>

- 1) 田名部智孝・飛田悟郎：コミュニティバスの動向に関する研究—千葉県導入自治体の取り組みを対象として—、日本大学理工学部卒業論文、2001年