

IV-141

車いす使用者のリフト付き路線バス利用実態について

東京都立大学 学生会員 石田紀彦
 東京都立大学 正会員 秋山哲男
 東京都立大学 正会員 太田政彦
 東京都立大学 学生会員 申 連植

1. はじめに

わが国のリフト付き路線バス（以下、リフトバスという）は、1991年にはじめて大阪市において運行され横浜市、東京都などの大都市を中心に拡大してきた。全路線バス車両数に占めるリフトバスの割合は0.1%～1%と低く、今後リフトバスをどの程度拡大すべきか重要な段階にある。ここでいうリフトバスとは、既存の乗合バスに車いす使用者が利用可能とするためのリフトやスロープなどの車両設備を施した乗合バスのことである。

本調査は、横浜市における車いす使用者に対するアンケート調査（回収数111票）と運行記録などから、第一に、リフトバス利用現況について、第二に、車いす使用者の交通手段整備の意向について、第三に、現行バス路線の車いす使用者の利用頻度の現状把握を行ったものである。

2. 車いす使用者のリフトバスの利用実態について

(1) リフトバス利用の有無

図-1より、リフトバスが自宅付近を走っている場合（沿線居住者）は、その利用者の比率は65%と多いが、自宅付近を走っていない場合（非沿線居住者）はリフトバスの利用者の比率は極めて少なくわずか4%である。ここで用いる「沿線居住者」とはリフトバスを車いす使用者が日常的に使えることを言い、「非沿線居住者」とはリフトバスを日常的に使えないことを言う。

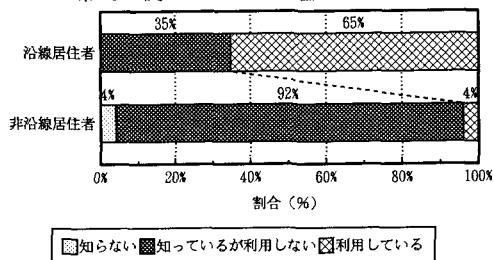


図-1 車いす使用者のリフトバスの利用の有無
 (2) リフトバスにより目的地に到達できる割合

図-2はリフトバスにより目的地までの程度

行けるかを示したものである。沿線居住者の場合でさえ「ほとんど行けない」が約7割と、リフトバスだけでは目的地までの手段としての役割を果たしていない。

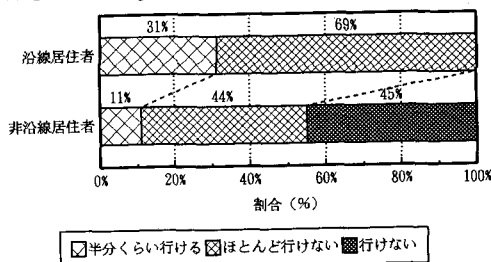


図-2 リフトバスにより目的地まで到達できる割合
 (3) リフトバスを利用していない理由

表-1より、リフトバスを利用していない理由を自宅との位置関係からみると、非沿線居住者は「近くに路線がない」ことをリフトバスを使わない最大の理由としている人がほとんどである。一方、沿線居住者の場合は、「他の手段の方が速い」、「アクセス道路の状況が悪い」等といった指摘が多い。

表-1 リフトバスを利用していない理由

（複数回答、表中の数字は割合％）

	沿線居住者	非沿線居住者
近くを走っていない	0	87.5
他手段の方が速い	28.5	14.0
外出できない	14.2	12.5
アクセス道路の悪状況	28.5	4.7
乗換が面倒	14.2	0
運行本数が少ない	14.2	1.6

3. 車いす使用者の交通手段整備の意向

車いす使用者の今後の交通手段整備の希望については図-3に示した。これは、個別交通としてのリフト付きタクシー（予約送迎で通常のタクシーと同運賃）と「ホリデーバス」（予約送迎でガソリン代に多少加算した程度の費用を支払う場合が多い）の2つの「ドア・ツー・ドア型」およびリフトバスの3つの主要な交通手段の希望についてである。その結果、

沿線居住者はより運行頻度の多いサービスであるリフトバスの整備を望むが、非沿線居住者はタクシー、ハンディキャブ（STサービス）の整備希望が強い。

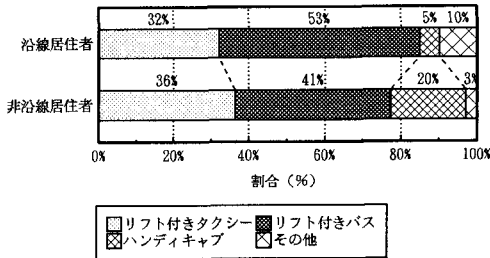


図-3 車いす使用者の交通手段整備の希望

リフトバスの車両を広く浅く投入するか、集中して投入するかの配備の意向を図-4に示した。この結果、全体としては分散型整備方法（6～12路線に1～2両）が70～80%を占め、非沿線居住者は沿線居住者に比べて分散型整備の意向がやや強い。

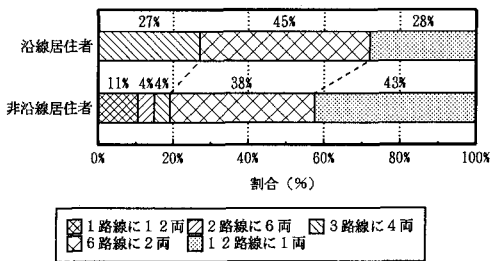


図-4 リフトバス運行車両の整備方法

4. 車いす使用者のリフトバス利用頻度

横浜市の場合、各路線の運行車両中にリフトバスの占める割合は6.0%～42.8%である。現在運行しているリフトバス路線の時刻表と、平成5年4月から11月までの8ヶ月間の車いす使用者の乗車データを用いて、車いす使用者の利用頻度を示したのが図-5である。これによると、車いす使用者の利用は1.5/1000～32.5/1000（平均で、14.2/1000）である。これは、ある路線をリフトバスが1000回運行した場合に車いす使用者が何人乗車したかを示した数字である。

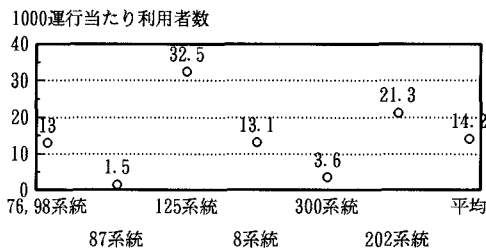


図-5 横浜市におけるリフトバスの利用頻度

ところで、データの直接的な比較はできないがシアトルでは全乗客に対する車いす使用者の割合を測定しているが、乗客10,000人当たり7人程度の利用がある²⁾。

5. リフトバスの整備課題

リフトバスの整備課題を表-2のように項目別に示した。今まで述べたことは、バス路線に関わることを中心としたが、それ以外の課題として車両、バス停留所の設計、オペレーションの問題などが挙げられる。

表-2 リフトバスの整備課題

機材項目	整備課題・計画課題
車両	・乗降装置（リフト、スロープ）の安全性、操作性 ・固定装置の安全性、操作性 ・押しボタンの適正位置
道路 および バス停留所	・通行可能路線の確保 ・バス停車スペースの確保（既設車両の排除） ・バスの停車障害物の除去（ガードレール、植樹マス）
オペレーション	・駐停車両対策（バスの停留所への接近障害） ・渋滞対策（走行車両の遅延要因となる） ・総合ダイヤの最適化（労働時間の調整）
交通システム	・リフト付き路線バス拡大計画 ・総合的な交通計画

6. まとめと今後の課題

- ①沿線居住者のみリフトバスの利用率は高い。しかし、リフトバスを利用して目的地まで「ほとんど行けない」と答えた人は約7割にも達する。
- ②今後の整備希望について、沿線居住者は非沿線居住者に比べてリフトバスの増強を望んでおり、その方法は数路線に対する集中的な整備の意向を持つ。一方、非沿線居住者は沿線居住者に比べてSTサービスの強化を望んでおり、リフトバス整備については広く浅く運行路線数を拡大することを望んでいる。
- ③現行リフトバス路線の車いす使用者の利用頻度は平均14.2/1000である。今後、継続的なデータ収集や他地域との比較が必要である。
- ④リフトバスは万能ではなく、様々な交通手段の組み合わせの検討を必要とする。

《参考文献》

- 1) 秋山哲男:「リフト付きバスの現状整備の課題」、『高齢者・障害者のモビリティ確保に関する研究調査報告書』より、高齢者・障害者へのヒューマンテクノロジー応用研究プロジェクトチーム、神奈川県科学技術政策推進委員会、産学会地域総合研究、平成6年3月
- 2) Koffman, David: Lift-Equipped Bus service in Seattle, Washington, NTIS Accession (Final rept. Feb'80-Jul'81)