

IV-49

コミュニティバスと住民意識に関する研究

日本大学大学院 学生会員 安居 克紀*

日本大学理工学部 フェロー 榛澤 芳雄*

清水市 高山 和樹**

1. はじめに

わが国では、自動車をはじめとした個人交通手段の増加によって、昭和45年を境にバスの乗車人員が減少傾向をたどっている。しかしバスをはじめとした公共交通手段の重要性は、高齢化社会を迎えて、また移動制約者の社会進出の増加によって、以前よりも大きくなっている。

本研究では、そのような中で運行されるようになった、従来のバス運行形式とは異なる「コミュニティバス」の形式に焦点をあて、利用者特性について調査を行った。さらに導入地域と他の地域の住民意識の違いを比較し、このような「コミュニティバス」と住民意識の関わりを把握する。

2. アンケート調査について

アンケート調査を、コミュニティバスの導入地域である東京都武蔵野市吉祥寺(以下、武蔵野とする)と導入していない地域である千葉県習志野市谷津(以下、習志野とする)で行った。

調査は武蔵野312世帯、習志野309世帯を直接訪問し、アンケート用紙を後日回収した。調査期間は平成8年11月27日～12月6日とした。世帯回収率は武蔵野76.6%、習志野80.6%、全体では78.6%となった。またサンプル数は武蔵野515人、習志野596人、全体では1,111人となった。

3. 利用者の特性

武蔵野のアンケート結果によると、武蔵野のコミュニティバス(以下、ムーバスとする)を55%の人が利用したことがあり、20%の人が日常的に利用している。

利用している人の中で、年代別にみると1番多い利用者層は60代で23%となっており、65歳以上の高齢者は32%を占めている。職業別にみると会社員・学生に比べ主婦・無職の方の利用率が高くなった。

次にムーバス利用の際に重要となる条件(複数回答可)を、ムーバス利用者と利用していない人に分けて示したものが図-1である。利用者では半数以上が、利用していない人でも4割以上が「バス停の近さ」を挙げており、ムーバスでは自宅からのバス停の近さが重要な条件となっている。利用者では「低料金」、「定時性が守られた運行」という条件を挙げる人も多くなっている。

さらに図-2にムーバス利用者の分布状況を示す。図-2をみると、利用者がムーバスの路線に沿って分布しており、駅から約800m以遠のバス停の周辺部に特に密集していることがわかる。つまり、このような場所に住居のある中・高齢層の主婦や

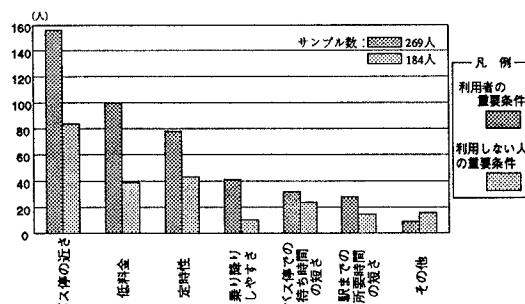


図-1 ムーバス利用における重要条件

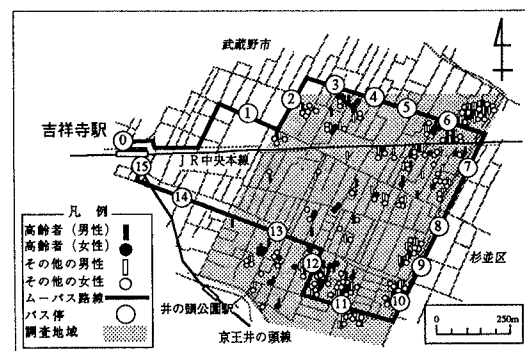


図-2 ムーバス利用者の分布状況

キーワード：コミュニティバス、住民意識

* 〒274 船橋市習志野台7-24-1 TEL0474-69-5219 FAX 0474-69-5219

** 〒424 清水市旭町6-8 TEL0543-54-2111

無職の高齢者が利用者層であることがわかる。

4. 両地域の住民意識の比較

図-3は地域に対する愛着心について、武蔵野と習志野を比較したものである。「強い」と「一応ある」を加えた割合は、それぞれ86.4%と77.7%になり8.7%の違いがあった。この違いについて、有意水準5%の両側検定を行ってみると検定統計量は3.744となり、2地域の愛着心には差があり武蔵野の方が強い傾向にあるといえる。ここで、武蔵野地域への愛着心とムーバス利用の関係について図-4に示す。ムーバスの利用に積極的なほど、愛着心の「強い」層は増加し、「特にない」層は減少している。

次に両地域の市政評価の比較について表-1に示す。「積極的支持」、「不支持」とも武蔵野と習志野で20%程度の開きがある。有意水準5%の両側検定の結果からも差があることが示され、武蔵野市政の方が高評価であることがわかる。さらに、武蔵野市政評価とムーバス利用の関係について図-5に示す。ムーバスの利用に積極的なほど不支持の層が減少している。

このような武蔵野と習志野の愛着心や市政評価における差は、武蔵野市のコミュニティ行政による効果が大いと考えられる。つまり、市政に参加する

場面が多い武蔵野市民は、自らの意見が市政に取り入れられるケースも多く、当然市政の積極的な支持へとつながる。そして同時にそれは地域への愛着心にもつながる。

コミュニティバス導入の提言を行った市民交通システム検討委員会においても、市民の参加が行われており、市民の声が汲み取られたことと「自分達のバス」という親近感がバスの利用を増加させることになったと考えられる。ムーバスを利用している層が愛着心が強く、市政評価の不支持が少ない傾向になっていることから裏付けられる。

つまり今までのバスより市民に近く、行政が中心となっていくコミュニティバスの導入にあたっては、行政への支持あるいは愛着心が必要であり、武蔵野市のようなコミュニティ行政が重要になると考えられる。

表-1 両地域の市政評価の比較

	武蔵野	習志野	検定統計量	差の有無
市政の積極的支持	117人 (39.5%)	57人 (20.0%)	5.137	有
市政の消極的支持	117人 (39.5%)	115人 (40.4%)	- 0.203	無
市政の不支持	62人 (21.0%)	113人 (39.6%)	- 4.912	有

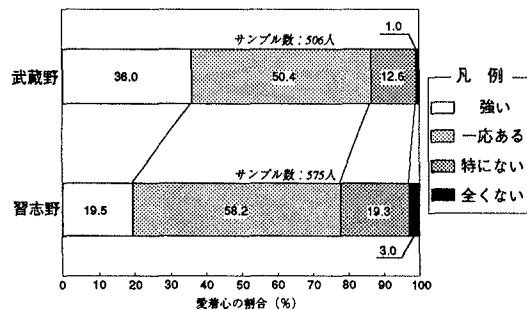


図-3 地域に対する愛着心の比較

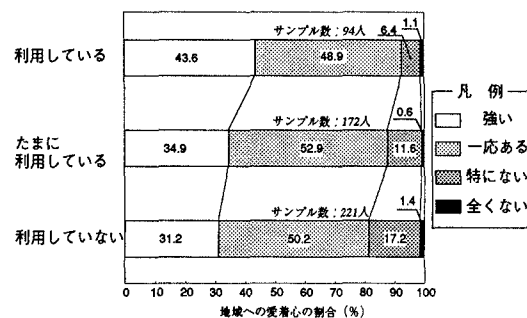


図-4 愛着心とムーバス利用の関係

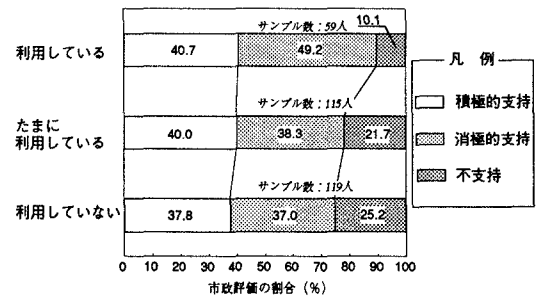


図-5 市政評価とムーバス利用の関係

5. おわりに

本研究では、コミュニティバスの利用者層がバス停から近く、また駅から800m以上のところに住居のある中・高齢層の主婦や無職の高齢者であることを把握した。

また「地域内」を走るコミュニティバスには、武蔵野市のようなコミュニティの意識を高めていく方策が重要になると考えられる。

今後の課題として、他地域でコミュニティバスを導入する場合の、公共性と採算性の面からの検討が必要である。