

IV-355

身体障害者による市内巡回無料バスの利用特性分析

群馬大学工学部 フェロー 青島 縮次郎
群馬大学大学院 学生員 伊東 弘行

群馬大学大学院 学生員 ○高柳 大輔

1. 本研究の背景と目的

近年、著しく進展するモータリゼーションの中にあって、ノーマライゼーションの思想に基づいて、高齢者・障害者をはじめとする交通弱者のモビリティを確保していくことが緊急課題となっており、その意味において公共交通サービスの充実が大変重要な役割を果たすものと考えられる。本研究では、モータリゼーションの進展が特に顕著である、群馬県の一地方都市の伊勢崎市に在住の身体障害者を対象に行った、交通行動に関するアンケート調査（別発表「身体障害者の交通行動における顕在需要と潜在需要の比較分析」を参照されたい。）の結果を用い、当市で試験運行されている市内巡回無料バス「ふれあい」が交通弱者のモビリティ確保に対して果たしている役割を分析する。

2. 市内巡回無料バス「ふれあい」の概要

伊勢崎市市内巡回無料バス「ふれあい」は、高齢者あるいは子供等の交通弱者の交通手段の確保と、公共・公益施設利用者の交通手段の確保を目的として、平成8年10月から2路線（北循環、南循環）、それぞれ毎日11便が試験運行を開始した。続いて、平成9年7月から3路線（殖産・三郷循環、茂呂・豊受循環、宮郷・名和循環）、それぞれ毎日8便が加えられ、現在、全5系統が年末年始を除く毎日、試験運行されている。それぞれの循環路線が一方通行で、各コース55分で1周出来るように設定されている。

高齢者、子供、身体障害者等への配慮から、運行に使用される車両は、全て低床式バスであり、車椅子利用者乗降用のスロープが設置され、車内には車椅子固定用のフック、ベルトが備えられて

いる。そして、これらの操作は運転手が行うことになっている。また、車内の電光掲示板によるバス停の案内もあり、聴覚障害者への配慮もなされている。

3. 身体障害者の「ふれあい」利用特性の分析

図-1は身体障害者種別「ふれあい」利用状況とその頻度を表したものである。スロープや電光掲示板といった身体障害者対応があるにも関わらず、「ふれあい」を利用する身体障害者の多くが、肢体不自由者（車椅子不使用者）と内部機能障害者で占められている。また、肢体不自由者（車椅子使用者）、聴覚不自由者、視覚不自由者では利用頻度も低くなっている。

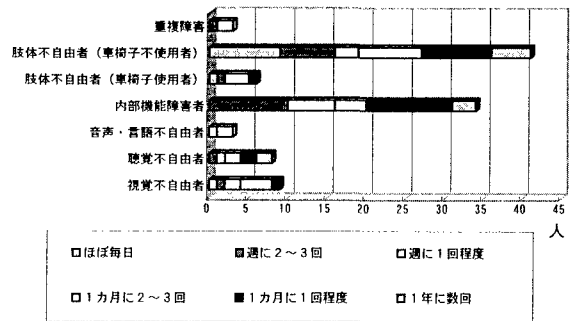


図-1 身体障害者種別「ふれあい」利用頻度

図-2は、身体障害者種別「ふれあい」利用目的を表したものである。障害の種類に関わらず、「通院」が高い割合を示している。特に肢体不自由者（車椅子使用者）では、「通院」と「施設・リハビリ」の利用目的を合わせると半数以上をしめることになる。また、「日常の買い物」、「娯楽・交友」も多く選択され、「ふれあい」が身体障害者の日常の交通行動を支えるものになっていると言える。

キーワード：身体障害者交通、市内巡回無料バス、利用特性

連絡先：〒376-8515 群馬県桐生市天神町1-5-1, TEL：0277-30-1650, FAX：0277-30-1601

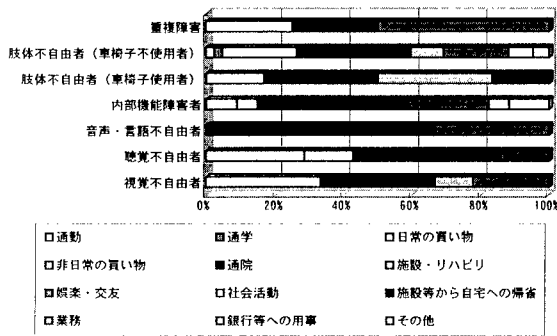


図-2身体障害者種別「ふれあい」利用目的

図-3は、身体障害者種別「ふれあい」の満足点を表したものである。「無料である」は障害の種類に関わらず、1/3と高い割合を占めている。これは、外出に際して多くの場合で公共交通に頼らざるを得ない身体障害者にとって、大きなメリットと言える。また、肢体不自由者（車椅子使用者）は、「スロープがついている」ことを評価している反面、「低床式」、「電光掲示板によるバス停の案内」等の身体障害者対応点は、それほど多く選択されていない。これは、スロープが取り分け車椅子使用者にとってバス乗車に欠かせないものであることを示している。

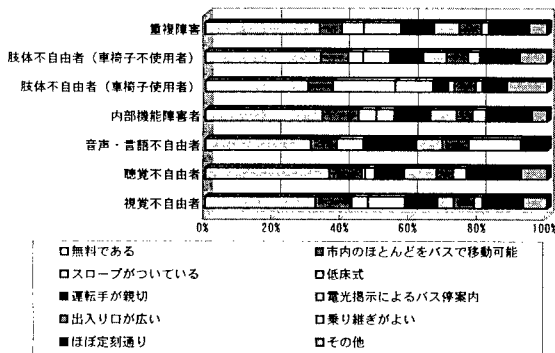


図-3身体障害者種別「ふれあい」の満足点

図-4は、身体障害者種別「ふれあい」の不満点を表したものである。障害の種類に関わらず「一方向運行である」が多く上げられている。「ふれあい」が一方向にしか運行されないために、目的地まで遠回りすることを強いられることがあり、長時間の乗車が、身体障害者に身体的負担を与えて

いることが分かる。「一方向運行である」、「本数が少ない」「近くに走っていない」を併せると、不満点の半数以上を占めることから、路線やダイヤの設定において、きめ細かな対応が望まれている。また、内部機能障害者、肢体不自由者（車椅子使用者及び車椅子不使用者）といった、外出に際して体力的負担が大きくなりがちな人々は、「バス停整備が不十分」を多く上げている。

視覚不自由者、肢体不自由者（車椅子使用者）、重複障害者といった、外出に際して介助を必要とする場合の多い人々からは、「介助者がいないと利用できない」が比較的多く上がっている。特に肢体不自由者（車椅子利用者）については、スロープの勾配が急なために、自力で乗車することが出来ないことによるものである。このことから、バス自体やバス停等のハード面の改善のみに留まらず、利用者の交通行動自体をカバーできる体制づくりが必要であることが分かる。

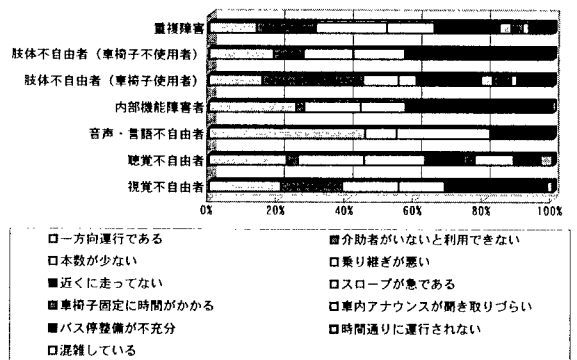


図-4身体障害者種別「ふれあい」の不満点

4. 結論

本研究の成果として、

- 1) 肢体不自由者（車椅子不使用者）、内部機能障害者の「ふれあい」利用頻度は高くなっている。
- 2) 「ふれあい」は身体障害者の日常の交通行動を支える一手段となっている。
- 3) 無料運行は公共交通に頼らざるを得ない身体障害者のモビリティの確保に貢献している。
- 4) 運行形態の改善と、バス停等の付属施設の充実が望まれている。