

IV-368

市町村等による福祉型移動サービスの現状～日進市を事例に～

中部大学大学院 学生員 高須 慎一

中部大学工学部 正会員 磯部 友彦

1. はじめに

様々な規制緩和が実施されている中で、バス事業においては、新規事業者の参入の自由化を進める一方で、既存のバス事業者は赤字路線の廃止・縮小を行い、一層のサービスの向上を目指す必要がある¹⁾。しかし、ただ廃止・縮小となると、その路線に依存する人の公共交通を奪うことになる。そこで、最近では公共施設への地域住民の日常的な移動を確保するために市町村が出費し、福祉型移動サービスを実施している地域もある。本研究では、このような運行形態のバスをコミュニティバスと称し、愛知県内のコミュニティバスの特徴を把握し、利用者アンケートを行い、それが地域住民にとって有効であるか、またどの点を改善すれば有効であるかを考察する。

2. 愛知県内のコミュニティバスの概要

愛知県内でコミュニティバスを運行している市町村のうち、4市町村（日進市、高浜市、蟹江町、幸田町）でヒアリング調査を行い、コミュニティバスの特徴を把握した（表1）。目的は共通であるが、運行日数・主体にはばらつきがある。尚、料金はいずれも無料である。

表1 愛知県内のコミュニティバスの概要

都市名	日進市	高浜市	蟹江町	幸田町
路線名	公共施設巡回バス	いきいき循環事業	福祉巡回バス	福祉巡回バス
事業開始年	平成8年4月	平成5年6月	平成6年11月	平成8年4月
目的	公共施設への足の確保	公共施設への足の確保	公共施設への足の確保	公共施設への足の確保
路線数	4コース	1コース	4コース	3コース
コース	1方向巡回	1方向巡回	1方向巡回	1コースは逆方向
運行日数	週2日	週2日	週4日	週6日
運行主体	バス事業者に依頼	バス事業者に依頼	人材派遣センターに依頼	幸田町自ら運行
ヒアリング先	日進市企画課	高浜市社会福祉協議会	蟹江町総合福祉センター	幸田町福祉課

3. アンケート調査の概要

コミュニティバスの有効性、また改善点を探るために、日進市の公共施設巡回バス（以後、巡回バスと示す。）の利用者を対象として、アンケート調査を行った。日進市の概要は表2に示す²⁾。また、日進市の路線バスは、民間バス事業者が占め、隣接する名古屋市営地下鉄の駅に接続しており、日進市は名古屋市のパットタウンとしての役割を持っている。

アンケート調査は、中部大学磯部研究室が実施し、1998年1月と2月の運行日のうち5日間（祝日を1日含む）を対象日とした。配布・回収方法は、各バス停で乗車した人に調査票を配布し、後日郵送で回収した。5日間で323票配布し、回収数は182票、回収率は56%である。調査項目は個人属性、利用目的、1日の行動、利用者による評価、バスの改善点である。

4. 巡回バスの利用者特性

1) 利用者の属性

図1に示すように巡回バスの利用者の8割は女性であり、また、職業構成比（図2）から半数以上が主婦・家事手伝いであり、無

キーワード 地域交通 福祉型移動サービス コミュニティバス

連絡先 〒487-8501 愛知県春日井市松本町1200番地 Tel 0568-51-1111 Fax 0568-52-0134

表2 日進市の概要

人口	62223人
高齢者比率	11%
人口密度	1783人/km ²
面積	34.90km ²
昼間人口指数	110.8

データは平成9年4月の値。但し、昼間人口指数は平成7年国勢調査での値

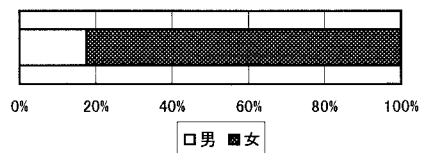


図1 男女構成比

職の人も約4割占めている。次に年齢別構成比（図3）は、61歳から71歳が最も多く、次に71歳から80歳が多く、61歳以上で70%占めている。これらは、巡回バスが運行しているのは平日（火・木曜日）であり、運行時間帯が午前9時から午後4時30分、運行ルートも市内の公共施設を巡回するコースであることで、通勤通学には向いてなく、自動車等の移動のための手段を持たない高齢者、あるいは主婦の利用が主である。

2) 利用者の目的

アンケート調査では、調査日の巡回バスの利用ごとの目的とともに、その際に乗降したバス停を調査した。1日の巡回バスの利用回数（図4）は、1回の利用と2回利用する人がほぼ半数ずつである。次に1回目の利用の際、降車したバス停を多い順に集計したものを表3に示す。これから、「市役所前」「市民会館」といった市の公共施設を利用するバス停で最も多く降車しており、次に「赤池東」「日進駅」といった鉄道駅を利用する際に便利なバス停の降車が多い。続いて、1回目に利用した人の目的を図5に示す。これから、市役所での手続き等の「業務」、市民会館での高齢者教室等の「稽古事」、図書館・スポーツセンターの利用といった「趣味」が多く占めており、巡回バスは市の公共施設の利用するための目的が主である。また、1割強の人が鉄道駅へのアクセスのためにも利用している。

同様に2回目の利用の際、降車したバス停を多い順に集計したものを表4に示す。これから、ほとんどが団地内、あるいは団地の近くにあるバス停であり、その際の目的（図6）は、90%以上が帰宅である。そこで、1日で1回しか利用しない人は、なぜ2回目の利用がないのかを考察すると、帰宅時間が巡回バスの運行にあわなく長時間待たなければならないこと、コースが1方向であり地域によっては遠回りしなければ帰れず、時間もかかり不便であることが挙げられる。

5. おわりに

今回のアンケート調査から、利用者から見た巡回バスの特徴として次のことが挙げられる。

- ・利用者は女性が8割占めており、主婦・家事手伝い、あるいは無職の人が大半である。
- ・利用者は高齢者が7割占めている。
- ・利用者が巡回バスを利用する目的は、市役所、市民会館といった市の公共施設への往復が主であるが、鉄道駅へのアクセスのためにも利用されている。

最後に、日進市、巡回バスに関する資料の提供、またアンケート調査をする際に助言していただいた日進市企画課の吉橋氏に感謝の意を表す。尚、詳細な分析結果は講演時に発表する。

- 【参考文献】 1) 三上誠順：バス行政の今後～規制緩和を中心に～ MOBILITY 1997 秋季号 pp.4-9
2) 日進市：にっしんの統計 平成8年度版

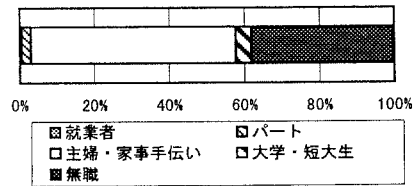


図2 職業構成比

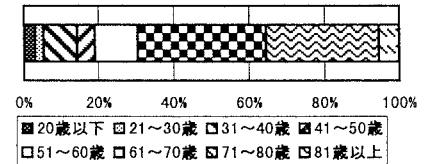


図3 年代別構成比

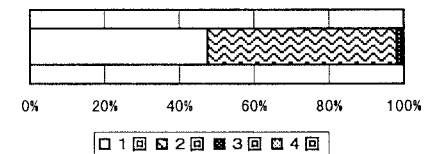


図4 1日の利用回数

表3 1回目利用者の降車バス停

降車バス停	利用人数	率
市役所前	75	46%
市民会館	37	23%
赤池東	13	8%
日進駅	10	6%
...	...	...
総計	163	100%

表4 2回目利用者の降車バス停

降車バス停	利用人数	率
南ヶ丘	10	11%
五色園	9	10%
石兼	7	8%
かえで台	6	7%
岩崎台南	6	7%
岩崎台北	6	7%
...	...	...
総計	87	100%

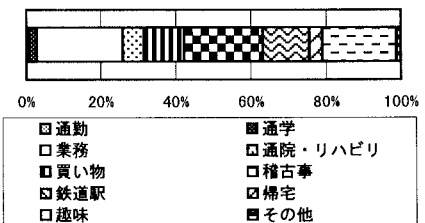


図5 1回目利用者の目的

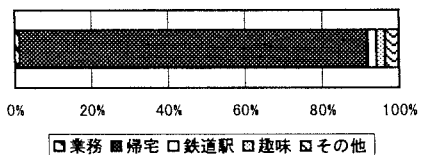


図6 2回目利用者の目的