

IV-154 高齢者、障害者等に対応した地域密着型バスシステムに関する研究

東京大学大学院 学生会員 土肥 徹
 東京大学大学院 正会員 室町泰徳
 東京大学大学院 正会員 原田 昇
 東京大学大学院 フェロー 太田勝敏

1.はじめに

高齢者、障害者の社会参加の要請及び、高齢化の進行による移動制約者の増加により、公共交通機関の一つであるバスはその特性に応じた重要な役割を担うことが期待される。一方でサービス空白地域が存在や路線形態の面で、移動制約者を含めた地域の社会的ニーズに対して必ずしも十分には応えておらず、既存の乗合バスでは満たされない、よりきめ細かな地域ニーズに対応したサービスを地域が主体となって提供していく地域密着型のバスシステムが求められている。本論文は、自治体主導のもとに全国各地で導入されつつある、いわゆるコミュニティバスを地域密着型バスシステムとして位置づけ、既存の調査研究では不十分な全国的な実態を整理すると共に、移動制約者の手段としての意義、運行上及び移動制約者の利用上の問題点を抽出し、その改善の方向性を提言することを目的とする。

2.調査概要

①全国のコミュニティバス導入状況

全国の運行の概略に関する情報を、既存の諸資料、インターネットや電話等を活用して収集した結果、1998年現在で試行運行を含めて121事例(実験を除く。)の存在が確認された。

*)「区市町村の計画及び補助のもとで運行される新しい形態のバスで、福祉施設利用者に対象を限定した送迎バスを除くもの」と作業上定義した。

②自治体へのヒアリング調査

東京近郊の事例に着目し、その中から10都市(和光市、浦和市、所沢市、八千代市、武蔵村山市、日野市、武蔵野市、多摩市、町田市、綾瀬市)を対象

として詳細な実施状況の把握を行った。

これらの10都市はいずれも可住地人口密度(1995年)が40人/haを超えている。

③詳細インタビュー調査

多摩市内在住の以下の4名を対象としてコミュニティバスの評価等についてお聴きした。

肢体不自由者3名(内車椅子利用2名)、民間の知的障害者通所授産施設代表(健常者)1名

3.コミュニティバスの実態(全国121事例)

・コミュニティバスの導入は1990年代に急増しており、全国各地に広がっている(図1)。

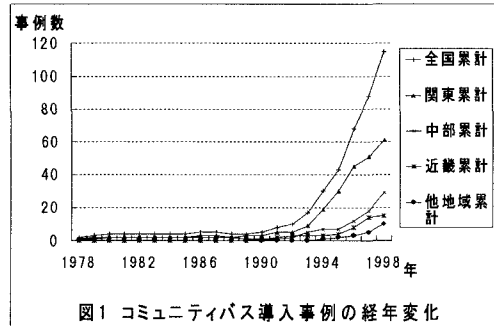


図1 コミュニティバス導入事例の経年変化

・運行目的は、「公共施設への足の確保」、「移動制約者のモビリティ確保」、「交通空白・不便地域の解消」が主となっている(図2)。

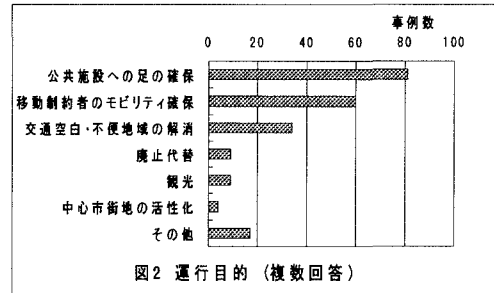


図2 運行目的(複数回答)

キーワード：コミュニティバス、高齢者、障害者

〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1 TEL:03-3812-2111 ext.6234 FAX:03-5800-6958

・福祉施設への送迎バスを施設利用者以外に開放した運行形態（綾瀬市等）や、低密度地域でスクールバスと第三種生活路線を統合し拡充してコミュニティバスとして運行している事例（岐阜県串原村等）が存在する。

4. コミュニティバスの意義（既存のバスとの比較）

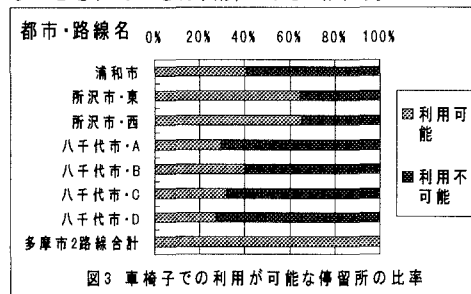
インタビュー結果より次のことが指摘できる。

- ・バス車内での高齢者、障害者同士のコミュニケーションが促進され、単なる移動空間にとどまらない和やかな雰囲気が生まれている。
- ・停留所から目的地までの歩行距離の短縮が喜ばれている。

5. 移動制約者の利用上の問題点

ヒアリング調査から以下の点が指摘できる。

- 車椅子利用者への対応設備（スロープ板、リフト）や補助ステップの装備がなされているのは両者とも10事例中4事例にとどまっており、不十分である。
- 道路事情、交通事情により車椅子での利用ができないとされている停留所がある（図3）。



インタビュー調査からは次の点が指摘できる。

- きめ細かな車内設備の不備の問題（車椅子非利用の歩行困難者）
 - ・バスの乗降口の片側にしか手摺りがない。
 - ・車内でつかまる所が少ない。
 - ・運賃支払い時に運賃、整理券、割引乗車証を一度に出すことが困難である。
- 障害者に対する運転手の対応が不慣れである。
- 停留所から公共施設の玄関までのアクセスが必ずしも十分ではない。
- 他の乗客のちょっとした手助けでスムーズな乗降が可能になる場合がある。

6. 運行上の問題点

ヒアリング調査から次のことが挙げられる。

- 財政負担が大きく（図4）、財政負担について浦和

市などでは税金の無駄遣いとの批判の声があるなど、市民の理解が必ずしも得られていない。

b 幅員の狭い道路での運行に対して騒音・振動等を理由に一部住民の反対があり、運行経路の変更を求められている（多摩市）。また自宅前のバス停設置についても必ずしも協力が得られない。

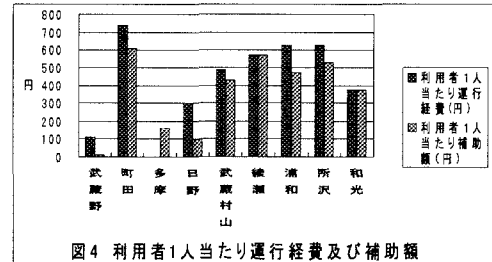


図4 利用者1人当たり運行経費及び補助額

c 運行地域と非運行地域間の不公平性

d 路線バスとの競合を回避するため駅へのバスの乗り入れが出来ない（八千代市）。

7. 改善の方向性

a 移動制約者が利用しやすいシステムとするため、小型ノンステップバス車両や、非接触 IC カードによる運賃収受システムの採用等が望まれる。また道路等の基盤整備も必要である。さらに騒音・振動・排気ガスの少ない地域環境に配慮した車両の導入も必要である。

b プロセス面

・検討委員会等への市民参加を促進し、市民の納得のゆく計画を策定する。

・広範な高齢者、障害者を参加させ、きめ細かな点まで配慮の行き届いたシステムづくりを行う。

・実験走行による地域環境への影響の事前確認

c 地域住民による地域支援組織をつくり、利用促進のためのイベント等の開催、移動制約者の利用しやすいシステムづくりのための意識の啓発、停留所位置の微調整を行っていく。

8. 今後の研究課題

移動制約者の評価については定性的な把握にとどまったが、定量的な分析を行い、身体的特性が多様な各の移動制約者に対応した交通手段のあり方についてさらに検討していきたい。

参考文献

運輸経済研究センター(1998)「コミュニティバスの今後の推進方策に関する調査報告書」