

コミュニティバスの評価手法に関する一考察

○中央コンサルタンツ(株) 正会員 三輪 浩文
中部大学 工学部 正会員 磯部 友彦

1. 研究の背景

近年、乗合バス事業をめぐる経営環境は一段と厳しさを増している中、交通不便地域の解消や、高齢者などの交通弱者のモビリティ確保などを目的に、主に自治体を中心になって運行するコミュニティバスが全国的に普及してきている¹⁾。また、コミュニティバスは地域別に様々なタイプが存在している²⁾。しかし、コミュニティバスが抱える問題点も出てきている。財源確保の困難、高齢者・障害者への対応が不十分、目的の明確化などといったことである。

2. 研究の目的と方法

コミュニティバスの問題点や課題点の原因のひとつに、成功した自治体のコミュニティバスをまねて自地域に導入していることが考えられる。また、あいまいな導入目的で実施したり、評価の方法が分からないために継続すべきかどうか判断できない状況にある。そこで、本研究では、コミュニティバスの評価方法を確立することを目的とする。具体的には、愛知県長久手町のコミュニティバスを研究対象として取り上げ、利用者側の立場から、非利用者側の立場から、事業経営者側の立場からそれぞれコミュニティバスを評価する方法を検討する。

3. コミュニティバスの評価方法について

(1) 利用者側からの評価方法

高齢者・障害者への対応が不十分であったり、目的の明確化していないといった問題点があるように、コミュニティバスは自地域の実状にあっていないと言える。地域にあったコミュニティバスとしていくには、利用者が何を求めているのかを把握しなければいけない。そのためには、利用者を対象としたアンケート調査より、利用者がどのように評価をしているのか聞く必要がある。また、同様に利用者の行動調査も行うことで、利用者がどのように移動しているのかを把握す

ることが必要である。このことから、問題点における改善点が見つかり、利用者のニーズにあったコミュニティバスを目指していくことが重要である。

(2) 非利用者側からの評価方法

バス事業者、市町村等、住民による緻密な連携をとることがコミュニティバスの魅力を向上させるために必要である。そこで、利用者だけで評価するのではなく、地域全体でバランスのとれた交通整備をするためには非利用者による評価も必要となる。コミュニティバスは住民からの税金で賄っていることから、地域全体でコミュニティバスを経営していると言える。自治体が積極的に計画しても、住民が乗り気でなければ意味がない。そのためには、利用者だけでなく非利用者も含めた住民調査を実施し、非利用者からの評価を把握する必要がある。さらに、属性別、地域別の評価の差異を把握していく必要がある。このように、利用者と非利用者の住民全体で見ることで地域全体にバランスのとれたコミュニティバスを目指していくことが重要である。

(3) 事業経営者側からの評価方法

すでに運行開始している自治体のコミュニティバスの評価を利用者と非利用者だけではなく、事業経営者の立場から評価することも、行政サービスとしてバランスのとれたコミュニティバスとするためには必要である。そのためには、ルートごとの利用状況、平均乗車密度の算出によって、どの路線・区間に利用者が多いのかを把握する必要がある。これらから、利用者の多い路線では経営的に安定しており、利用者の少ない路線では経営的に安定していないと評価できる。また、コミュニティバスは時刻表通りに運行しているのかといったことも、利用者の取りこぼしが生じ経営的から見ても支障をきたす恐れがある。このように、利用者が多く乗っていることや時間通りに運行することで、地域の活性化にもつながるし、この事業の必要性と財源との関係が検討できる。

キーワード：コミュニティバス，評価方法，長久手町，N-バス

連絡先：〒487-8501 愛知県春日井市松本町1200 中部大学 Tel. 0568-51-1111 Fax. 0568-51-1495

4. 事例研究

(1) 研究対象地とN-バスの概要³⁾

研究対象地の長久手町は、名古屋市東部に隣接する丘陵地に位置し、人口は39,877人、高齢者人口は3,492人、高齢者比率は11.4%、面積は21.54km²、人口密度は1,851人/km²である。(平成11年11月1日現在)また、鉄道駅がないため主な公共交通手段は、名古屋鉄道(株)の路線バスに頼っている状況である。しかし、そのほとんどが名古屋市営地下鉄藤ヶ丘駅を基点とした路線であることもあって、町内間の移動に必ずしも適した状況ではない。そこで、平成10年7月1日からコミュニティバス(N-バス)を運行開始した。

	運行開始時	運行内容が変更
事業開始年	平成10年7月	
目的	公共施設の利便性の向上	
目的	交通空白地帯の解消	
目的	交通弱者の社会参加の促進	
運行日数・便数	月曜日を除く火～日 1日1コース6～7便	平成11年2月に改善 毎日運行 1日1コース4～7便
運行コース	4コース(1方向巡回) 1巡回24～42分	平成11年10月に改善 3コース追加され 7コースに・・・
運行時間帯	午前7時50分から 午後5時55分まで	午前7時50分から 午後6時9分まで
運行主体	バス事業者に委託	

図1 N-バスの概要

(2) 評価指標について

ここで、利用者調査と住民調査の概要を示したものを表1に示す。これらの調査より、コミュニティバスの評価指標として述べていく。

1) 利用者の満足度

N-バスの運行サービスに関する各項目を、「満足」、「普通」、「不満」のうち1個を選択する形式を採った。

表1 調査概要

	利用者調査	住民調査
日時	平成12年9月1日 (金) 3日(日)	平成12年11月9日(木) 10日 (金) 13日(月) 14日(火)
アンケート 調査項目	個人属性	個人属性
	利用者による評価	認知度・利用頻度
	1日の行動	利用効果
		利用者・非利用者両者から見た各効果 コミュニティバスの必要性
他の調査	乗降車人数調査 定時性調査	
配布枚数	1日(金) 207枚 3日(日) 126枚	1025枚
回収枚数	1日(金) 122枚 3日(日) 76枚	576枚
回収率	1日(金) 59% 3日(日) 60%	56%

このような評価指標より、利用者がどのように満足評価、不満評価をしているのか、コミュニティバス全体的な評価を把握することができた。

また、属性別と運行サービス項目の評価の差異を把握した。このような指標より、どの年代でコミュニティバスを満足評価、不満評価をしているのかが分かった。また、身体的困難がある人・ない人や自由交通手段がある人・ない人なども同様なことが言えた。

3) 利用者の行動分析による指標

乗降車人数調査よりバス停間ODを作成し、各ルートの利用状況を把握した。このような評価指標より、利用者がどのようにコミュニティバスを利用しているのかが分かった。

4) 非利用者の指標

住民アンケート調査より、町民のN-バスに対する評価を把握した。また、それらの評価と年齢、地域別の評価の差異を把握し、回答者の属性別のN-バスに感じる効果(利用・非利用効果)・必要性を分析した。このような評価指標より、住民によるコミュニティバスの必要性を把握することができた。

5) 平均乗車密度による指標

乗降車人数調査より平均乗車密度を算出した。このような評価指標より、どの路線で利用者が多く、少ないのかが分かり、経営的安定性のある路線を把握することができた。

5. 終わりに

本論文では、利用者側・非利用者側・事業経営者側の視点から見たコミュニティバスの評価方法を提案し、それについて述べてきた。その結果、筆者が提案した評価方法を用いることが妥当であることが言えた。これからは、このような評価方法などを用いて自治体ごとで計画し、または民間企業に依頼し、各自治体が自地域特性、交通状況を把握した上で地域にあったコミュニティバスを目指し、長期にわたって緻密に計画し、再度コミュニティバスを見直していく必要がある。

[参考文献]

- 1) 市川嘉一・矢野真治: 全国調査671市・3区 まちづくりと交通(下) 乗合バス・コミュニティバス編 日経地政情報, No337, 2000, pp. 3-8
- 2) 申 連植: 移動弱者を考慮した公共交通システムとその評価に関する研究 東京都立大学博士学位論文, 1997
- 3) 長久手町総務部総務課: N-バス(長久手町巡回バス)の概要, 1999. 2