地方部における公共交通利用特性に関する分析
-八日市市「ちょこっとバス」を事例として-

立命館大学大学院　学生会員　平野　裕也
立命館大学理工学部　正会員　塚口　博司
(株)地域未来研究所　正会員　古市　英士

１．はじめに

近年，急速な高齢化を背景に，誰にでも使いやすい交通体系の実現に対する要請が強まっており，エネルギー効率や環境面からも公共交通機関の重要性が再認識されている．特に自動車交通への依存度が高い地方部においては，生活の足を持たない高齢者や主婦のモビリティの確保が急務となっており，生活交通確保施策として，いわゆるコミュニティバスの導入が全国各地で進められている．

滋賀県八日市市においては，公共交通空白地域などへのバス路線網の充実に対する市民の要望も強く[1)]，新たな交通手段として平成 15 年 1 月 11 日に「ちょこっとバス（コミュニティバス）」の試験運行が開始された．

このコミュニティバスが市民の交通手段として受け入れられ，本格運行に結びついていくためには，地域の実情を十分考慮し，利用者のニーズが反映されたサービスを提供していくことが重要と思われる．

そこで本研究では八日市市「ちょこっとバス」を対象とし，試験運行開始後の市民アンケート調査，利用実態調査に基づいて，地方部における公共交通の役割を把握し，地域のニーズに即したコミュニティバスを運行するのための基礎的な検討を行うことを目的とする．

２．八日市市「ちょこっとバス」の概要

（１）八日市市の概要

八日市市は滋賀県のほぼ中央部に位置し、人口 45,240 人で高齢化率は 16.3%（平成 14 年 6 月 1 日現在）である．公共交通機関は，市を縦貫する路線，八日市駅と近江八幡駅を結ぶ路線を有する近江鉄道が中心である．既存バス路線は民営 2 社により，八日市駅を中心とした各方面へ 6 路線が運行されているが，市の西部と中心部，南東部と中心部，および東西方向を結ぶ公共交通機関が無いため，これらの地域をカバーすることを目的に「ちょこっとバス」の運行が開始された．

キーワード：コミュニティバス，試験運行
連絡先：〒525-8577　草津市野路東 1-1-1　立命館大学理工学部
TEL　077-566-1111　　FAX　077-561-2667

（２）「ちょこっとバス」の概要

八日市市の「ちょこっとバス」の役割は以下の 2 点である[1)]．

①高齢社会にも対応した市民活動のモビリティ確保と外出意欲の向上を目指し，昼間時間帯の買物や通院目的の移動をはじめ様々な目的の移動を支援するために，市内の公共施設や病院，鉄道駅へのアクセスを確保する．

②既存の公共交通と連携し，交通ネットワークとしての連続性を確保することにより，公共交通全体のサービス向上と公共交通の利用促進を図る．

「ちょこっとバス」は高齢者や主婦層を主な対象とし昼間の買物および通院，ならびに一部の通勤，通学を目的とする利用を想定しており，その基本システムを表１に示す．

表１　「ちょこっとバス」基本システム

事業主体	八日市市（民間事業者に運行委託）
運行ルート	西部線 ： 23km （平田・市辺地区～市街地） 東西線 ： 25km （平田・市辺地区～国立滋賀病院） 南部･玉緒循環線 ： 18km （市街地～玉緒地区～南部地区を循環） 中部循環線 ： 22km （市街地～中野地区～南部地区を循環）
運行時間	6:41 ～ 20:29　約 12 時間
運行頻度	西部線、東西線 ： 往復6便運行 南部・玉緒，中部循環線 ： 順周り逆周りを交互に往復6便運行
運賃	大人:200 円　小人・障害者とその介護者:100 円 3 歳未満:無料
車両	小型ノンステップ車両 3 台 乗車定員 20 人 中型車両 1 台 乗車定員 29 人
バス停	63 箇所

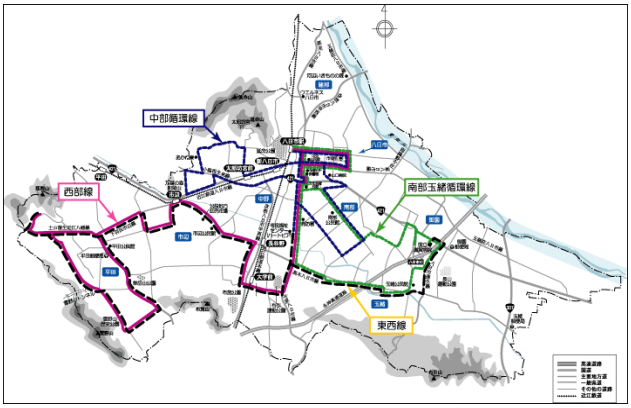

図１　ちょこっとバス運行ルート[2)]

（3）調査の概要

市民アンケートは試験運行開始1ヶ月経過後に16歳以上の市民を対象に，郵送配布・郵送回収方式で行い，配布数3000件に対し，回収数は1297件(43.2%)であった．アンケートの内容は，個人属性，外出行動（頻度，目的，利用交通手段），公共交通利用状況，「ちょこっとバス」の利用状況と満足度等である．

また，利用実態は乗務員によって実施された乗客人数調査によって把握した．

3．「ちょこっとバス」の利用実態

図2は試験運行開始後3ヶ月の月別の日平均利用者数(4路線計)の推移である．1月が100.5人，2月が106.5人，3月が132.5人となっており，3月に入ってからかなり増加している．「ちょこっとバス」が認知されてきたと思われる．

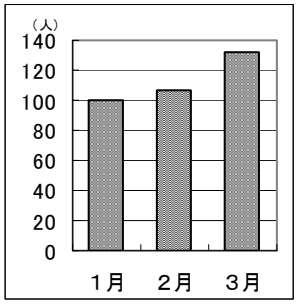

図2 月別の日平均利用者数

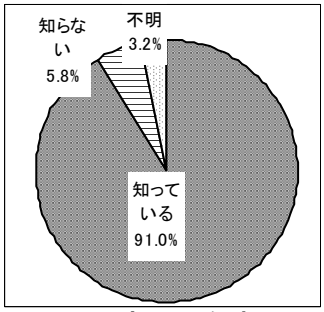

図3　市民の認知度

4．市民アンケート調査の結果

（1）利用状況

「ちょこっとバス」を知っている人は全体の91.0%であったが，図4に示すように実際に利用経験を有する人は全体の8.8%であった．

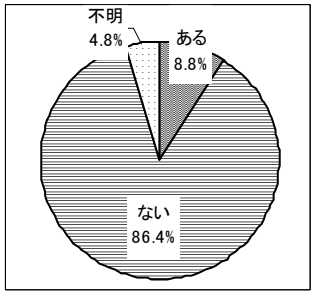

図4　利用の経験の有無

（2）外出時の利用交通手段

表2は「ちょこっとバス」導入前後の外出目的別の利用交通手段割合（代表交通手段）を示したものである．全体として自動車（自分で運転）の利用が最も多いが，「ちょこっとバス」の主たる対象である買物，通院目的の外出についてみてみると，買物目的ではバスの利用が，導入前0.2%から導入後5.8%に，また通院目的では，6.3%から13.3%に増加している．このことから，「ちょこっとバス」が導入目的に沿った形で利用され始めていると考えられる．

（3）利用しない理由

表3は「ちょこっとバス」を利用したことのない方に，その理由を尋ねた結果である．「他の交通手段の方が便利」と回答した層は，「ちょこっとバス」の利用者にはなりにくいが，それ以外の理由を挙げた市民（高齢者51.6%，非高齢者27.1%）は，「運行路線の拡大」や「運行路線や系統の周知」によって，利用可能性が増大すると考えられる．

表2　外出目的別の利用交通手段

導入前	バス	送迎	自動車	二輪車	徒歩	鉄道	その他	全体
通勤 (519)	0.4	3.1	74.2	8.1	2.3	8.1	3.9	100
通学 (66)	4.5	1.5	7.6	30.3	0.0	47.0	9.1	100
買物 (412)	0.2	7.0	46.1	25.7	5.1	4.9	10.9	100
業務 (120)	0.0	1.7	72.5	5.8	1.7	3.3	15.0	100
娯楽 (37)	2.7	5.4	51.4	16.2	2.7	16.2	5.4	100
通院 (95)	6.3	29.5	15.8	17.9	4.2	7.4	18.9	100
その他(52)	3.8	3.8	32.7	17.3	13.5	13.5	15.4	100
全体(1332)	1.1	6.0	53.9	15.8	3.8	9.0	10.4	100

導入後	バス	送迎	自動車	二輪車	徒歩	鉄道	その他	全体
通勤 (464)	1.3	4.5	77.2	7.8	2.2	5.8	1.3	100
通学 (59)	3.4	5.1	11.9	28.8	1.7	45.8	3.4	100
買物 (500)	5.8	14.0	45.6	22.6	2.8	7.2	2.0	100
業務 (56)	0.0	7.1	83.9	3.6	0.0	3.6	1.8	100
娯楽 (31)	3.2	6.5	48.4	19.4	3.2	9.7	9.7	100
通院 (105)	13.3	30.5	22.9	12.4	5.7	8.6	6.7	100
その他(34)	5.9	14.7	29.4	23.5	5.9	17.6	2.9	100
全体(1297)	4.2	10.8	53.8	15.2	2.8	8.6	4.6	100

(%)

表3　利用しない理由　（複数回答）

	高齢者 (N=413)		非高齢者 (N=706)		全体 (N=1121)	
他の交通手段の方が便利	200	48.4%	515	72.9%	715	63.8%
利用したい地区を運行していない	79	19.1%	102	14.4%	182	16.2%
路線や運行系統が分かりにくい	59	14.3%	111	15.7%	170	15.2%
運行本数が少ない	31	7.5%	71	10.1%	102	9.1%
運賃が高い	8	1.9%	27	3.8%	35	3.1%
運行時間が短い	7	1.7%	23	3.3%	30	2.7%

5．おわりに

本稿では滋賀県八日市市「ちょこっとバス」の試験運行を例として，市民アンケート調査等に基づいて，その運営状況と利用状況を把握し，今後の利用可能性について考察した．今後はより詳細な分析を行い，バス利用行動のモデル化，コミュニティバスサービスに関する具体的な改善案の検討などを行っていく予定である．

なお，本稿は八日市市コミュニティバス導入委員会が実施した調査に基づくものであることを記し，関係各位に謝意を表する．

参考文献

1) 八日市市総合交通ネットワーク策定委員会：「八日市市総合交通ネットワークシステム報告書」 2002
2) 八日市市ホームページ：http://www.bcap.co.jp/yokaichi/