

デマンドバス非利用者からみたデマンドシステムに関する基礎的研究 - 大阪府岬町を事例として -

近畿大学大学院 学生員 ○柳原崇男

近畿大学 フェロー 三星昭宏

岬町役場 非会員 保井太郎

(株)奥アンツーカ 非会員 平松 聡

1. はじめに

地方部の主要な公共交通であるバス路線は、過疎化による利用者の減少などにより需要は落ち込み、それに伴う減便や運賃値上げ等のサービス水準の悪化が、さらに需要低下に拍車をかけている。また、平成14年2月に行なわれたバス事業の規制緩和により、地方部の路線バスの撤退が加速されと考えられる。路線バスの撤退により自治体主体の代替バスが運行され、全国でもいくつかその事例がみられる。しかし、地域によっては相変わらず利用者が少ないこと、自治体が財政的に厳しいことなどから、いかに効率の良い運行をするかが課題となっている。そこで、バス利用者の利便性増加と、運営の効率化を目指し、利用者の要求により運行を柔軟に変更できるデマンドバス運行が提案されている。国土交通省によるデマンド交通システムのモデル実験事業により、大阪府岬町はその対象地域の一つとして選定された。岬町では山間地域のバス運行をデマンド化し2ヶ月間の実験運行を行なったが、実験前に比べバス利用人数が半分に減るという結果に終わった。

本研究では、岬町を事例としてデマンドバス運行沿線住民を対象にアンケート調査を行ない、デマンドバス非利用者を中心にデマンドシステムについて検討することを目的とする。

2. 岬町デマンドバス実証実験の概要

平成13年3月末にそれまで運行していた南海バスが不採算のため撤退し、それに替わり同年4月から中日臨海バスが「ミニループバス」として岬町から事業費の一部を補填し

表-1 運行概要

運行期間	運行概要	利用者数	備考
2002年2月～3月の2ヶ月間	予約方法：電話 運行時間：10時40分～3時50分 料金：100円	約20人/日	固定ダイヤ運行時（約40人/日）、1日3便固定

た協定運行を行っている。運行当初から沿岸部の利用者数は多いが、山間地域の路線においてはバス利用者が1日約40人とかなり少ない。以上のことから、山間地域の住民の社会参加を促し、さらなる利用者の増加、運営の効率化を目的として、国土交通省のモデル実験事業により山間路線の運行をデマンド化する実験を2ヶ月間行なった。しかし、デマンドバス利用者が1日約20人となり実験前の半分に減るという結果に終わった。

2. アンケート調査の概要

表-2 アンケート調査の概要

岬町のデマンドバスの利用状況、問題点を把握し、デマンドバス運行の利便性を検討するためにアンケート調査を実施した(表-2)。

配布地域	岬町山間バス路線地域
対象者	山間バス沿線住民の方
方法	訪問配布(不在時ポストイング)→訪問回収(不在時郵送回収)
配布日	2002年11月9・10日
回収日	2002年11月20日
配布数	495通
回収数(回収率)	282通(57.0%)

3. アンケート調査の結果

外出する際の主の交通手段について聞いてみると、自動車(自分で運転)の利用が多くなっていたが、加齢に伴いその割合は減少し、公共交通、他人の車に同乗(自分の運転以外)などの割合が増加していた。デマンドバスの利用については、回答者の86.9%がデマンド実験運行を知っていたが、利用したのは16.4%にとどまった。利用しなかった理由として、

キーワード デマンドバス 利用意向

連絡先 〒577-0818 大阪府東大阪市小若江3-4-1 Tel: 06-6730-5880(4271) FAX: 06-6730-1320

非免許保有者は「予約が面倒」という理由が最も多かった(図 - 1) .デマンドバスを利用していない非免許保有者の普段の主な交通手段をみると、徒歩、自転車、鉄道以外に他人の車に同乗も多く上げられていた。他人の車に同乗している人の個人属性をみても特に身体介護が必要でない人々が多く、他人の車に乗せてもらうほうがデマンドシステムより利便性が高いためと思われる。またニミループバスと回答した人もおり、実証実験での利用者の減少が確認された(図 - 2)。

次に、実験での利用者の減少に着目し、主な交通手段でミニループバスを使用している人々をみてる。ミニループバスを使用している人のうちデマンドバスを利用しなかった人々は約 5 割存在した。利用しなかった理由として、「希望時間に合わない」、「予約が取りづらい」、「予約するのが面倒」という回答が多かった(図 - 3)。「希望時間に合わない」という理由は、希望時間をバス台数の関係上、断られることがあったためであると考えられる。「予約が取りづらい」、「予約するのが面倒」と理由が多かったことより、電話をしてバスを呼ぶという今までにないシステムに抵抗があったためだと思われる。

また、デマンド運行の要望を聞いたところ、「電話以外の予約」、「バス台数を増やす」という要望が強く望まれていることがわかった。これらの人々には電話予約が非常に不便を感じていることがわかる(図 - 4)。では、「先ほどの要望が改善した場合」と仮定して、現行のダイヤ運行とデマンド運行ではどちらが便利か聞いたところ、ニミループバス利用者ではダイヤ運行を希望する人が圧倒的に多く、全体的にもダイヤ運行を希望する人が多くいた(図 - 5)。

4. まとめ

デマンドシステムは今までにないシステムであるため、ダイヤ運行利用者にはすぐに馴染めないものであった。電話以外からの予約、システムの使いやすさ、説明会の開催など、住民が気軽に使えるようにすることが大切である。

【参考文献】株式会社 東芝:交通不便者のシビルミニマム確保のためのデマンド交通システムのモデル実験(5),『過疎地の廃止代替バスの高付加価値による収益改善事業』報告書,2002

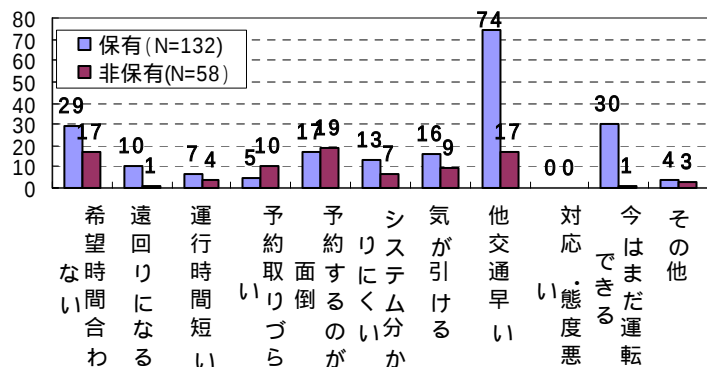


図 - 1 デマンドバスを利用しない理由(複数回答)

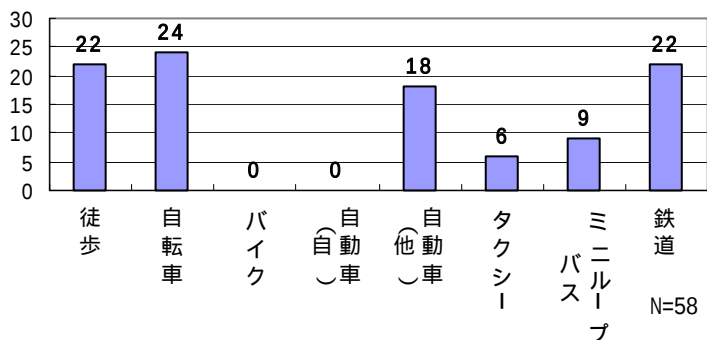


図 - 2 免許なし非利用者の主な交通手段(複数回答)

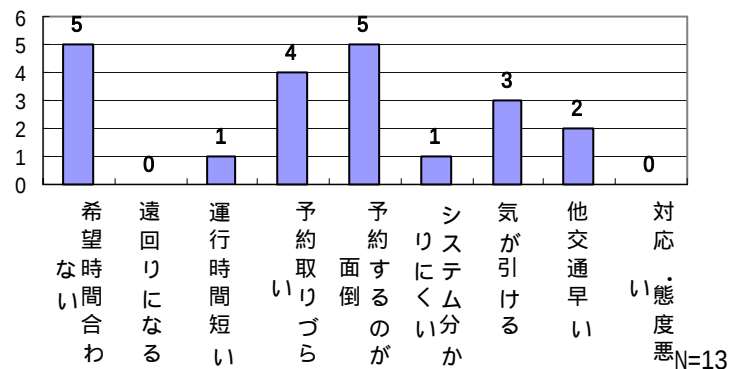


図 - 3 利用しなかった理由(ニミループ利用者)(複数回答)

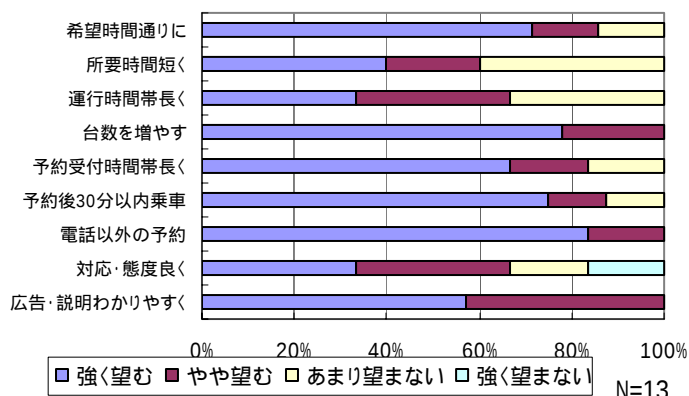


図 - 4 非利用者の要望(ニミループ利用者)

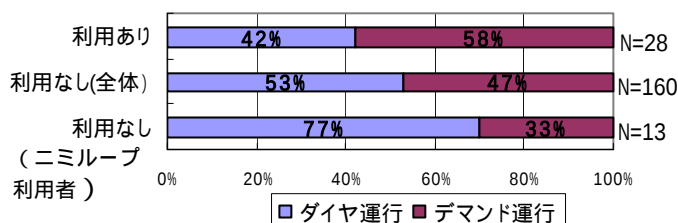


図 - 5 要望改善後の希望運行システムの比較