

## 合併地域におけるコミュニティバス路線網の再構築のあり方に関する一考察

金沢大学大学院自然科学研究科 学生員 ○ 轟 直希  
 金沢大学大学院自然科学研究科 フェロー 高山 純一  
 金沢大学大学院自然科学研究科 正会員 中山晶一郎  
 金沢大学大学院自然科学研究科 学生員 宮崎 耕輔

### 1. はじめに

2005年3月1日、石川県鹿島郡内の「鹿島町」「鳥屋町」「鹿西町」が新設合併し、「中能登町」が誕生した。合併により中能登町は、人口 20,225 人、世帯数 6,255 世帯(2006年5月現在)の新しい町となった。中能登町では、合併前より各町独自のコミュニティバスが運行されており、現在もそれぞれの路線が継続運行されている。しかしながら、コミュニティバスの各路線のルートは旧町内を巡るのみで、合併後にその運行本数やルート、各種条件等は変更されていない。

したがって、合併により広域化した町の一体化を進めるためにもバス路線の再編が急務であり、町民の利便性を向上させ、町内の生活行動実態を考慮したバス路線網の構築が必要である。また、地域住民からもコミュニティバスの路線等の各種条件の見直しを含めた再編を行なってほしいとの要望が挙げられている。

本研究では、地域住民の生活行動実態をアンケート調査により明らかにしつつ、コミュニティバスを広域化・再編する上でどのような検討が必要となるのかを考察する。

### 2. 生活行動調査の概要

中能登町では、PT 調査などの交通実態調査が行われていない。そこで、町民の生活行動実態を明らかにし、一週間の生活行動を明らかにするために、表 2.1 に示す項目についてアンケート調査を行なった。配布日は平成 18 年 9 月 3 日(日)で、ポスティング方式にて行なった。1 世帯 2 部封入し、後日郵送により回収する方法をとった。配布回収状況を表 2.2 に示す。

アンケート調査票の属性では、性別は、男性(40%)よりも女性(60%)が多い傾向を示し、年齢構成は、60代以上が約半数を占めていた。職業については、無職が 28%、会社員・公務員 24%、主婦が 21%となった。

表 2.1 アンケート調査項目

調査項目	
交通行動調査 (各曜日で調査)	・出発時間・出発場所・利用交通手段 ・到着場所・到着時間・立ち去り時間
コミュニティバス 意向調査	・コミュニティバスの認知度 ・コミュニティバスの利用頻度 ・コミュニティバスの利用理由 ・利用意向 (バス停位置、運行間隔、運行時間帯等) ・コミュニティバスの満足度評点
個人属性	現住所、性別、年齢、職業、利用可能交通手段

表 2.2 アンケート回収状況

旧町名 (割合)	配布部数 (枚)	回収部数(部) ( )内は回収率	回収枚数 (枚)
鳥屋 (28.8)	862	188 (21.8)	310
鹿島 (43.1)	1,300	281 (21.6)	413
鹿西 (28.0)	800	182 (22.8)	305
計	2,962	651 (22.0)	1,028

### 3. 中能登町内の生活行動実態分析

#### (1) 町内トリップの OD パターン

町内から発生したトリップがどのような場所に向かっているのか、コミュニティバス利用トリップと非利用トリップで比較した。結果を図 3.1 に示す。

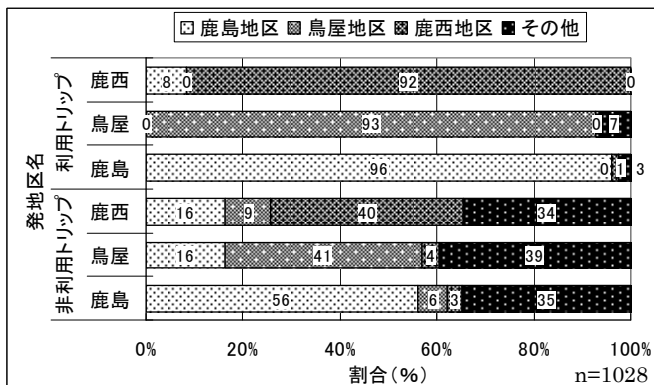


図 3.1 トリップの OD パターン

コミュニティバス利用トリップは、コミュニティバスが地域内を循環する形態であるので、他地域へのトリップがほとんど見られない。一方、非利用者トリップの OD パターンは、どの地区においても内々トリップが多いが、他地区へ向かうトリップも半数以上あることから、コミュニティバス利用トリップは、行動範囲が限定されている。

また、鹿島地区へ向かうトリップが比較的多いこ

とが明らかとなった。これは、鹿島地区にある大型ショッピング施設が起因していると考えられる。

(2) 町内トリップの目的パターン

ここでは、中能登町の住民が日ごろ、どのような目的で行動を行なっているのかを明らかとするため、地区別目的の構成割合を集計した。また、コミュニティバス利用によるトリップ目的と、全手段によるトリップ目的にどのような差異があるのかを明らかにした。その結果を図 3.2 に示す。

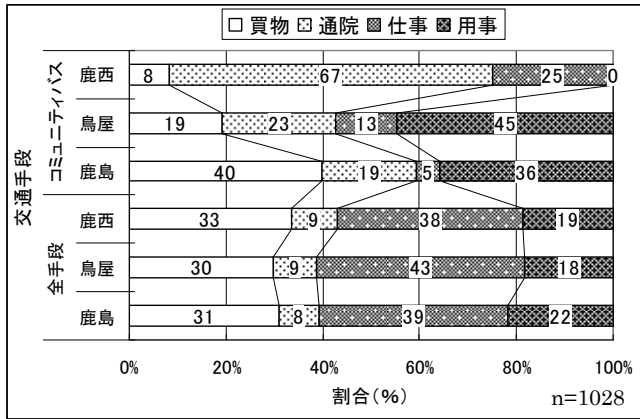


図 3.2 トリップ目的の構成パターン

全交通手段によるトリップでは、仕事 (約 40%) と買物目的 (約 30%) が比較的多く、どの地区でも構成パターンが類似していることがわかる。

一方、コミュニティバス利用トリップは、鹿島地区では買物目的 (約 40%)、鳥屋地区では用事目的 (約 45%)、鹿西地区では通院目的 (約 67%) が最も多く、地区によりコミュニティバス利用の目的が異なっていることが明らかとなった。

4. 交通手段を持たない人の行動特性

ここでは、コミュニティバス利用者の中でも定期的に利用していると考えられる、他に交通手段を持たない人に絞って分析を行なった。

他に交通手段を持たない人は、周辺の交通環境(休日であるから家族と自動車で出かけることが出来る等)に大きく影響を受けると考えられる。そこで、平日と休日で、生活行動にどのような違いがあるのかを明らかにする。平日・休日別の地区別利用交通手段を図 4.1、平日・休日別の地区別トリップの OD パターンを図 4.2 に示す。

図 4.1、4.2 より、平日よりも休日の方が自動車同乗の割合が高くなっている。これは、自動車に同乗する場合は、平日と休日で「頼みやすさ」に違いが

あるためであると考えられる。また、鳥屋・鹿西地区では、OD パターンも平日は地区内々が最も多いのに対して、休日は他地区への OD パターンも多いことが明らかとなった。

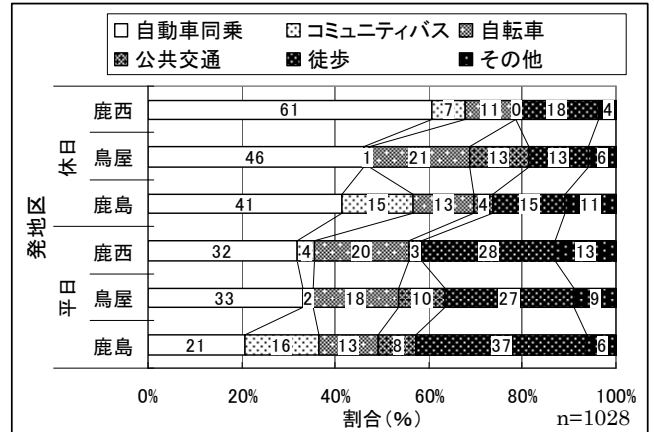


図 4.1 平日・休日別利用交通手段

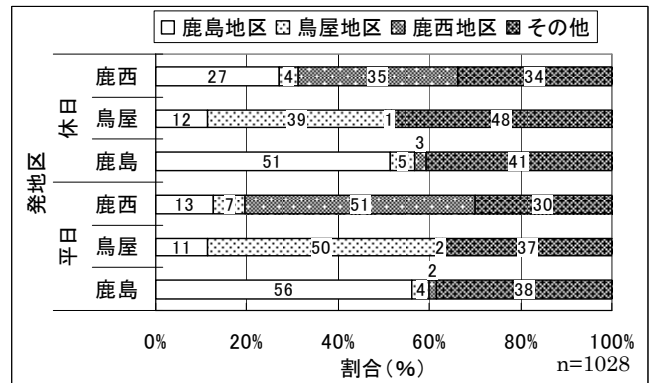


図 4.2 平日・休日別トリップの OD パターン

5. おわりに

本研究で明らかとなった知見を以下に示す。

- (1) コミュニティバスを利用する場合の目的は限定的であることがわかった。
- (2) コミュニティバス利用の目的は地域ごとに異なっていることが明らかとなった。
- (3) 交通手段を持たない人は、平日と休日で行動パターンが異なっていることがわかった。
- (4) 本分析により、地域ごとに目的や OD に差が認められたことから、地域間に生活行動格差が生じている可能性がある。
- (5) 住民の一週間の行動実態を把握することで、平日と休日での交通環境の変化について考察することができた。

今後の課題としては、本分析をもとに、コミュニティバスの広域化や再編計画を策定する上で、検討すべき事項を明確化させることである。

参考文献

1) 宮崎耕輔, 徳永幸之ら (2005): 「公共交通のサービスレベル低下による生活行動の格差分析」 土木計画学研究・論文集, Vol.22, no.3