

筑前町における無料バス試行運行の取り組み

福岡大学大学院 学生会員 ○ 助廣 大
 福岡大学工学部 正会員 辰巳 浩
 福岡大学工学部 正会員 堤 香代子

1. はじめに

近年、各自治体ではいわゆる交通弱者の生活交通として、コミュニティバス等の運行に力を入れている。福岡県筑前町では、これまで高齢者を福祉施設に送り届けることを目的に福祉バスを無料で運行していたものの、コミュニティバス等は運行されておらず、町の中央部を横断する国道386号線以外には路線バスは運行されていなかった。そのため、自動車以外での移動は非常に不便な状況にあった。そこで、平成22年度に筑前町公共交通活性化対策委員会(会長:福岡大学工学部教授・辰巳浩)を立ち上げ、町内の公共交通利用環境の改善を図る取り組みがなされた。本稿では、その内容と成果について報告する。

2. 筑前町における公共交通活性化の取り組み

筑前町公共交通活性化対策委員会では、住民へのアンケート調査を行い、公共交通の利用実態とその意識を把握することにより、現状の問題・課題を明らかにし、公共交通空白地域の解消と交通の利便性向上について検討した。

その結果、交通結節機能を強化するとともに、これまで主に高齢者向けに福祉施設に乗り入れていた福祉バスを、コミュニティバスように全町民を対象とした生活支援交通と位置付け、平成23年7月1日より試行運行という形で大幅に見直すこととなった。

交通結節機能の強化については、路線バスのバス停周辺にP&Rのための駐車場とC&Rのための駐輪場を整備するとともに、これまでは福祉施設へ乗り入れていた福祉バスを路線バス(西鉄バス)に接続するために路線の見直しを行うこととなった。その一例を図1に示す。



図1 交通結節機能強化の取り組み例(篠隈・コスモスプラザ前)

福祉バスの見直しについてはダイヤを一新し、それまで隔日運行で1日2便だったものを毎日運行で1日3便に増やすこととなった。なお、試行運行開始後も運賃は無料とした。また、それまでの福祉バスは、バス停表示もされて

おらず、一般の住民は存在すらも知らない人が多かったことから、周知の強化を行うこととなった。周知活動については、福岡大学工学部社会デザイン工学科交通・都市システム研究室が担当し、1)ポケット版ダイヤ・ルート図(20,000枚作成)、2)PR用ポスター(500枚作成)、3)福祉バス専用HPを作成した。1)については「広報ちくぜん」とともに全戸配布し、2)については町内の公共施設等を中心に掲示した。また、福祉バスの認知度と周知活動の効果把握のために町内4つのスーパーと公共施設2ヶ所で住民に対するヒアリング調査を行った。



図2 ポケット版ダイヤ・ルート図



図3 ポスター

3. アンケート調査の概要

調査内容は表1に示すとおりである。

表1 調査の内容

日時	2011年9月20日(火)13:00~19:00
調査場所	1)Aコープ みわ店、2)Aコープ 夜須店、3)役場本庁舎 玄関+コスモスプラザ周辺、4)めくばー周辺、5)グリーン・パル、6)マルキョウ 朝倉店
質問事項	福祉バスについて
	サービスについて
	取り組みについて
	利用実態
	意識について
属性	性別、年代、職業、居住地、免許有無、自家用車利用頻度、よく見る情報媒体
被験者数	342人

4. 調査結果

4.1 福祉バス認知に関する項目

以下に福祉バスに関する認知度を示す。筑前町に福祉バスが走っていることを「知っている」との回答は約8割を占め、その中で7月1日の試行運行開始を「知っている」との回答は約6割であった。さらにその中で、福祉バスの認知

キーワード:筑前町、福祉バス、試行運行、無料、アンケート調査

連絡先:〒814-0180 福岡市城南区七隈8-19-1 :092-871-6631(内線6483) FAX:092-865-6031

時期が7月1日以降、すなわち周知活動によって福祉バスを認知したのは約4割という結果であった。また、年齢層別にみると、福祉バス認知度および試行運行開始認知度は、年齢が上がるほど認知度が高くなる傾向が顕著に表れた(図4、図5)。また、認知時期については、「7月1日以降」という回答した割合は20～60歳代が多く、これらの世代により大きな周知効果があったといえる(図6)。

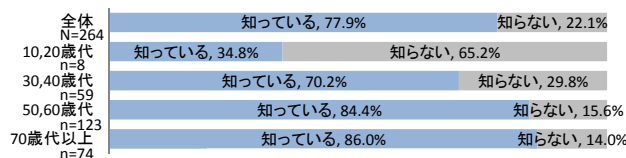


図4 福祉バス認知度

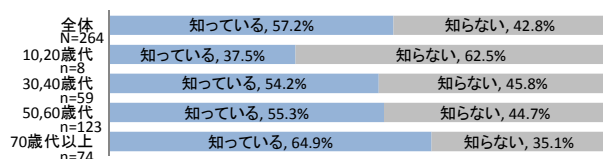


図5 試行運行開始認知度

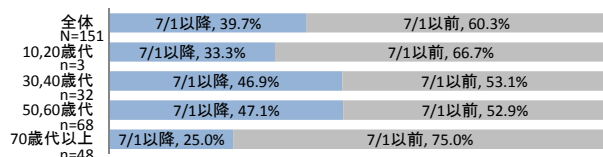


図6 認知時期

4.2 福祉バスのサービスに関する項目

以下に福祉バスのサービス内容に関する認知度を示す。福祉バスが「誰でも乗れる」ということの認知度は、約7割であった。また、「無料で乗れる」ということの認知度は約8割であった。年齢層別にみると、「誰でも乗れる」ということの認知度は年齢が上がるほど高くなる傾向が表れた(図7)。一方、「無料で乗れる」ことの認知度については年齢層による差はさほどみられなかった(図8)。

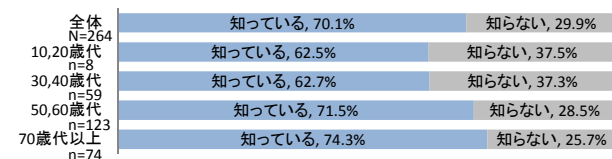


図7 「誰でも乗れる」ということの認知度

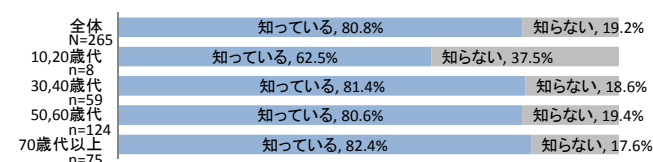


図8 「無料で乗れる」ということの認知度

4.3 周知活動の効果

図9に周知活動の効果を示す。「ポスター」の認知度は約5割、「ポケット版ダイヤ・ルート図」の認知度は約6割、「福祉バスHP」の認知度は約5%という結果であった。今回の調査から、現状の筑前町においては、全戸配布した「ポケット版ダイヤ・ルート図」が最も効果的な周知手段であることがわかった。また、現状ではインターネットによる周知活動では十分な効果が期待できないといえる。

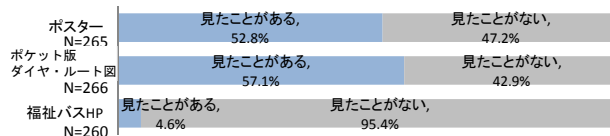


図9 周知活動の効果

4.4 福祉バス利用実態

図10に福祉バスの利用実態を示す。福祉バスを「利用したことがある」との回答は約1割であった。また、年齢層別にみると、70歳代以上の利用が多いことが確認できた。

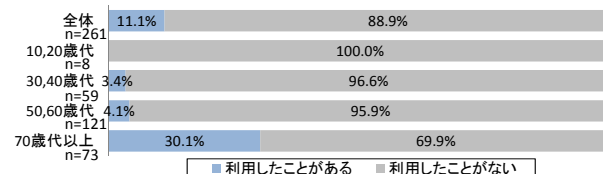


図10 福祉バス利用の有無

4.5 今後の利用への意識

以下に住民の今後の福祉バス利用への意識を示す。「今後も利用しない」との回答が2割以下であることから今後の利用への意識は高いといえる(図11)。また、必要度に関しても、「必要」「どちらかといえば必要」との回答が9割以上を占めている(図12)。

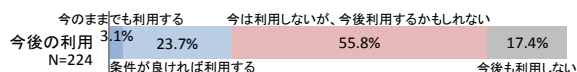


図11 今後の利用への意識

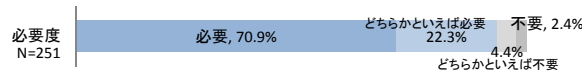


図12 福祉バスの必要度

5. 福祉バスの利用者数の推移

7月以降(改正以降)の利用者は、改正前である6月以前に比べると約1.3倍増加した。

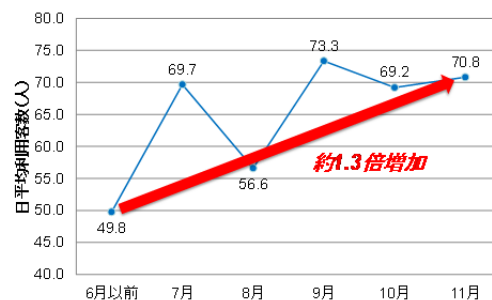


図13 改正前後での利用者推移

6. おわりに

以上のことから、筑前町における公共交通活性化の取り組みは一定の成果を得たといえる。なお、筑前町公共交通活性化対策委員会において、福祉バスの運賃について、今後有料化すべきか否かの議論がなされたが、試行運行開始後も主な利用者層は高齢者であることから、今後も無料とする方針が決定された。今後は再度アンケート調査を実施し、福祉バスのサービス内容の改善を検討する予定である。