

利用者意識調査に基づくコミュニティバスの意義～長久手町N-バスを事例にして～
Signification for community bus system based on the survey of user's conscious response
～Case of N-BUS in Nagakute～

三輪浩文* 磯部友彦**

By Hirofumi Miwa* Tomohiko Isobe**

1. はじめに

(1) 研究の背景

本格的な高齢化社会を向かえるにあたり高齢者などのための交通手段を確保する必要がある。その需要に対応する公共交通としてはバスが適していると考えられる。しかし、在来路線バスでは経営的には困難な状態であり、この需要を路線バスでまかなうのは難しい。そこで「コミュニティバス」と呼ばれるバスシステムが発生してきた。

ここで、コミュニティバスという用語は、現在必ずしも体系的に整備され、定義付けられているものではない。一般的には「需要が小さいため既存のバス事業者がバスを運行しない地域のモビリティに関する多様な住民ニーズに対応し、同時に福祉サービスを視野に入れた市町村が主体になって運行されるバスサービス」と言われている¹⁾。そのため、今後もコミュニティバスを導入する市町村が全国的に増加すると考えられる。

しかし、コミュニティバスは採算性に乏しく、高齢者・障害者の対応が十分ではないなどの問題点を抱えている。また、地域の事情やニーズを背景に、費用負担の形態の違いや運行時間の違いなどの様々な運行形態がとられている。例えば愛知県内のコミュニティバスを調べたところ、平成10年10月現在では、コミュニティバスを導入している市町村は24市町であり、それぞれのコミュニティバスの目的や仕組みを比較すると同じものが1つとしてない。

(2) 研究目的と方法

本研究では、実際に運行されているコミュニティバスの運行状況を調べ、さらに利用者意識調査を行い、現況と課題を明らかにする。愛知県内で運行されているコミュニティバスの中で、長久手町のN-バスを取り上げる。具体的には、N-バスの利用者に対するアンケート調査を行い、N-バス利用者の満足・不満点を知ることにより、良いコミュニティバスとなるよう改善点を見つける。

2. 長久手町のN-バスにおける現況調査

(1) 長久手町の概要²⁾とN-バスのアンケート調査

研究対象地である長久手町は、名古屋市東部に接する丘陵地に位置する。長久手町の概要を表1に示す。公共交通手段は鉄道駅がないため、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。また、長久手町では、公共施設の充実とその活用に力を入れてきたが、立地場所が既存バス路線から遠く、そこへアクセスする公共交通がないというのが悩みであった。平成9年1月では、長久手町が住民意識調査を実施し、住民ニーズの最も高い項目として「公共交通機関の整備や利用」が挙げられた。こうした状況のもと、長久手町では町内の交通空白地帯の解消、公共施設の利便性の向上、高齢者・障害者などによる交通弱者の社会参加の促進による目的で、長久手町がN-バスを導入した。そこで、我々は、コミュ

表1 長久手町の概要

人口	38,726人
高齢者人口	3,254人
高齢者比率	8.40%
人口密度	1,798人/㎢
面積	21.54㎢

*データは平成10年10月1日の値

Key Word 公共交通計画 コミュニティバス N-バス

* 学生員 博士前期課程 中部大学大学院工学研究科

(〒487-8501 春日井市松本町1200 Tel 0568-51-1111

Fax 0568-52-0134)

** 正員 工学博士 中部大学工学部助教授

(〒487-8501 春日井市松本町1200 Tel 0568-51-1111

Fax 0568-52-0134)

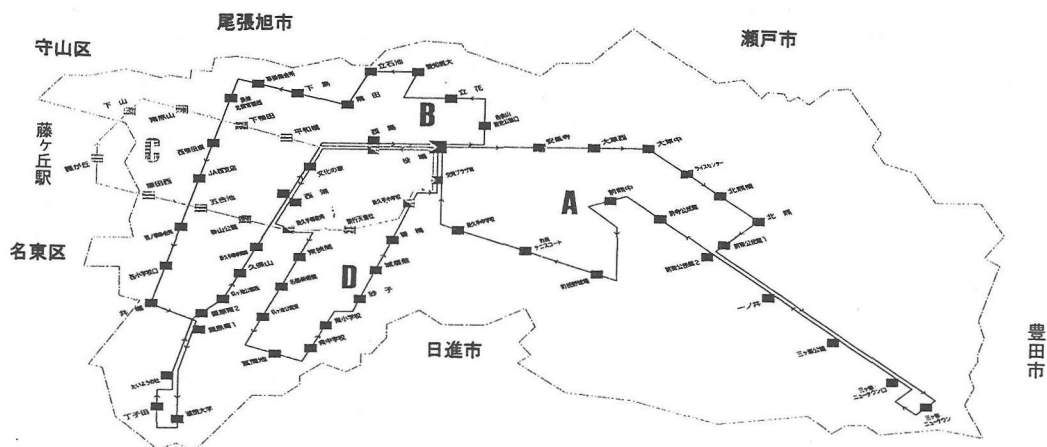


図1 N-バス路線図

ニティバスの意義と改善点を探るために、長久手町のN-バスの利用者を対象にして、アンケート調査を行った。

アンケート調査は、平成10年12月1日(火)、6日(日)の2日間を対象日とした。配布・回収方法は、全ルート全便(4ルート26便)に調査員が乗り込み、中学生以上のN-バス利用者に調査票を配布し、後日郵送にて回収した。また、同時に乗降者数調査も実施した。1日(火)で162票配布し、回収票数は89票、回収率55%であり、6日(日)では79票配布し、回収票数は49票、回収率62%である。アンケート調査項目は、個人属性、利用者による評価、利用者のN-バスへの要望、利用目的、1日の行動である。

(2)N-バスの利用者特性

(a)利用者人数

N-バスの路線図として、図1に示すような4ルートがある。各ルート別の利用者数を表2に示す。

表2 ルート別利用者数と比率

	Aルート	Bルート	Cルート	Dルート	総利用者数
平日	88人	61人	123人	39人	311人
休日	26人	15人	90人	16人	147人
比率	29.5%	24.6%	73.2%	52.1%	57%

さらに、平日・休日の利用者の比率を見ると。休日の利用者人数は平日の約半数であり、仕事が休みで家族に乘せてもらう、町役場が休みであることなどの理由から利用者が減少したと考えられる。ところで、Cルートは平日・休日共に利用者が多い。これは、名古屋都心方面へ行きたい人が、地下鉄の終端である藤ヶ丘駅へ向かうために、同駅の周辺を巡回

するCルートを利用するからである。なお、Cルートは、藤ヶ丘の駅前には入っておらず、駅から200m離れた地点で乗降している。

(b)利用者属性

<平日>

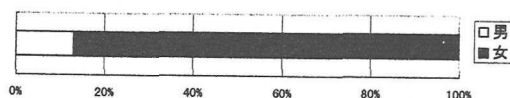


図2 男女構成比



図3 職業別構成比

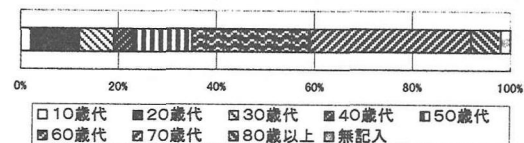


図4 年齢別構成比

図2に示すようにN-バス利用者の約90%は女性である。また、職業別構成比(図3)から主婦・家事手伝いと無職の人で約80%を占めている。次に年齢別構成比(図4)は、70歳代が33%と一番多く、続いて60歳代が24%となっており、60歳代以上で約60%を占めている。これらは平日であること、各ル

ートは長久手町役場を中心としたルートであるため乗換をしなくてはならない場合があること、1方向運行であること、公共施設を巡回するコースであることなどから、通勤通学に向いていなく、交通手段の限られた高齢者、主婦の利用が主になる。

<休日>

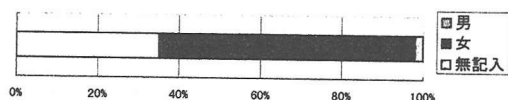


図5 男女構成比

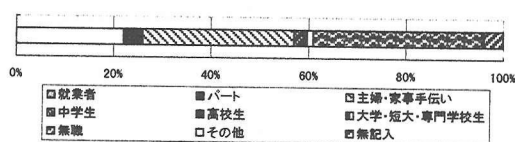


図6 職業別構成比

図5に示すようにN-バス利用者の約60%は女性である。また、職業別構成比(図6)から就業者、主婦・家事手伝い、無職の人で約90%を占めている。平日に比べ男性の利用と就業者の利用が多くなった

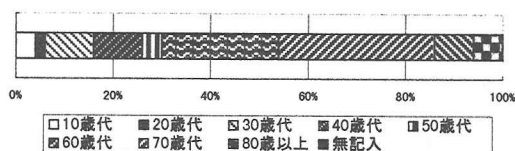


図7 年齢別構成比

のは、仕事が休みなのでN-バスで買い物に出掛ける人がいるためだと考えられる。年齢別構成比(図7)は、平日と同様で高齢者の利用割合が高い。

(c)バス運行サービスの評価

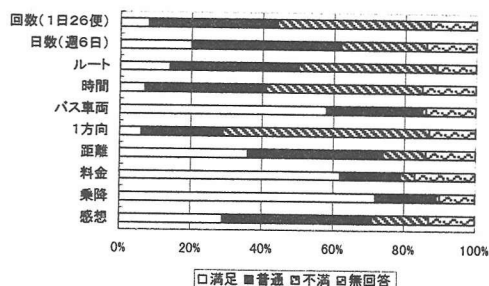


図8 評価構成比(平日)

利用者の評価は、運行サービスに関する1日の運行回数(以後、回数と示す)、1週間の運行日数(日数)、運行ルート(ルート)、運行時間(時間)、バス車両に対して(バス車両)、1方向に対して(1方向)、自宅からバス停までの距離(距離)、バス料金(料金)、乗り降りについて(乗降)、全体的な感想(感想)の10項目を「満足」、「普通」、「不満」のうち1個選択する形式を採った。各項目の評価構成比(図8)は、10項目のうち乗降・料金・バス車両・距離・感想・日数の順で満足度が大きい。また、1方向・時間・回数・ルート・日数の順で不満度が高くなっている。

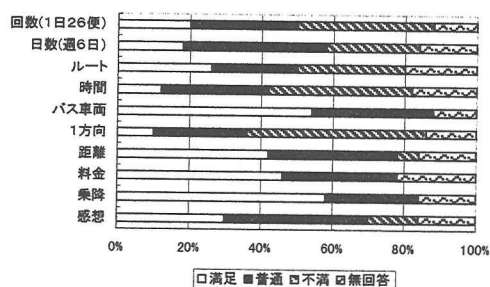


図9 評価構成比(休日)

休日では、各項目の評価構成比(図9)で示し、乗降・バス車両・料金・距離・感想・ルートの順で満足度が大きい。また、不満度を見ると、平日と全く同じである。

これらより、平日・休日共にバス関連の項目(バス車両、乗降、料金)で高い満足度となっており、N-バス利用者の半数以上を占める高齢者のための装備(補助ステップ、ノンスリップの床張、立席用握り棒など)が充実し、高齢者に優しいバスとなっていることがわかる。また、運行関連の項目(1方向、回数、時間)で不満度が高くなっており、N-バスを利用しづらいことがわかる。このため、全体の感想を聞くと「普通」が約40%となっている。

(d)N-バスへの要望

要望に関しては、以下の10項目からそのうち3項目を選んでもらい、その理由を答えてもらった。

- ア) 風雨をしのげるバス停にする。
- イ) バス停付近の駐輪場、駐車場を整備する。
- ウ) バス停を増やす。
- エ) 決められたルートの中で、どこでも自由に乗降できるようにする。

オ) バスの1日あたりの運行回数を増やす。

カ) 運行時間を延長する。

キ) N - バスの路線を増やす。

ク) 月曜日も運行する。

ケ) 藤ヶ丘駅周辺も走れるようにする。

コ) その他

その結果、平日では、「バス1日の運行回数を増やす」で22%、「運行時間を延長する」で17%、「月曜日も運行する」で16%、「藤ヶ丘駅周辺も走れるようにする」で10%、「風雨のしのげるバス停にする」で9%の順で高かった。

以上の結果から、(c)バス運行サービスの評価と同様にN - バスの運行に関する要望が多かった。それらの理由の代表例として、

オ)「1日の運行回数を増やす」の理由

●現在1時間に1本を1時間に2本にして欲しい／●乗りたい時間がない

ク)「月曜日も運行する」の理由

●郵便局、役場、病院、商店などは月曜日から営業している／●休日より平日にバスを利用したいことのほうが多いのに、月曜日が休みだと困る／●単純に月曜日も乗りたいから

ア)「風雨をしのげるバス停にする」の理由

●N - バス利用者の中心は高齢者であるため、風や雨、雪のある日は辛いから／●風雨の強い時にバスを待っている間に濡れてしまう

などの要望が多かった。

また、休日も全く同じ傾向だった。その中でも、「決められたルートの中で、自由に乗降できるようにする」の要望が少し多くなっている。「その他」では、平日・休日共に「往復運転にして欲しい」という要望が多かった。

(e)自由回答

N - バスへの要望意見の多い中、感謝の意見、運転手の応対等の良さなども記述されていた。このことより、改善点も多いが着実に町民に受け入れられ、N - バスが高齢者の憩いの場となっていると考えられる。これは、自由回答の意見と実際にアンケート調査でN - バスに乗って感じたことである。

3. N - バスの意義の考察

アンケート調査の結果の利用者属性から 60 歳以

上の高齢者は60%以上を占めており、これをみる限りN - バスが導入された目的である「高齢者・障害者などによる交通弱者の社会参加の促進」の効果が出ていることがわかる。また、公共施設の近くにあるバス停は施設の玄関先の近くにあり、コミュニティバスのもつマイカーの利便性に近いドア・トゥ・ドア型のサービスがN - バスにおいて提供されていると言えるだろう。こうした公共施設の利便性を向上させることにより、今後、高齢者・障害者を中心とした利用者増加が見込まれるだろう。以上のことからN - バスの意義があると言える。

しかし、アンケート調査より利用者は利便性の面(運行回数、運行間隔、1方向に対してなど)に強い不満を持っていることがわかった。今後、この点を十分に考慮して改善する必要があるだろう。

4. おわりに

現在では、運休日であった月曜日も平成11年2月より運行を開始している。また、今年の秋には新たにバス1台を購入することが決まり、計3台に増やすことで運行間隔の短縮にもつながるであろう。このことは、アンケート調査で不満の多かった項目の一部を改善することと言える。また、N - バスが運行開始した同じ時期に、バスに乗車不可能な障害者用の車椅子送迎車「N - ミニ」が、社会福祉協議会により運営開始されている。今後も、利用者の利便性を向上させる改善を行っていけば、住民の望む使いやすい、地域に根づいたコミュニティバスへとなるだろう。

謝辞：本研究の実施には、長久手町役場の総務課をはじめ、多くの方々から適切なご助言、ご協力を頂いた。また、1998年度中部大学 卒研究生 諸岡、内藤両君の協力を得た。これらの方々に謝意を表す。

【参考文献】

- 1) 秋山哲男(代表)：コミュニティバス－高齢者対応型交通手段の研究－厚生省長寿科学総合研究事業報告書、平成10年3月
- 2) 長久手町総務部総務課：N - バス(長久手町巡回バス)の概要、平成11年2月