

行政と市民の連携によるコミュニティ交通の取り組みについて*

愛知県尾張旭市を事例として -

A study on the community bus by the cooperation of the administration and the citizens*

- A case study for Owariasahi-shi in Aichi Prefecture -

加藤哲男**・伊豆原浩二***

By Tetsuo KATO** and Koji IZUHARA ***

1. はじめに

愛知県尾張旭市では、平成 16 年 12 月 1 日にジャンボタクシー（定員 9 名）によるコミュニティ交通の試験運行が開始された。愛知県内では後発であるが、運行開始までに 1 年半あまりの期間をかけて、行政主導ながらも市民の参加を得て検討を重ねた結果である。筆者らは、この検討に学識者として参画し、行政と市民の連携を支援する機会を得た。運行開始から日が浅いが、運行開始に至るまでの経緯と運行状況を報告するものである。

本稿では、最初に当該コミュニティ交通の検討経緯を紹介する。次に、平成 15 年度に実施した高齢者タクシー補助利用実態調査、市民移動実態調査の概要を述べる。続いて、運行開始から 4 ヶ月を経たコミュニティ交通の利用状況と、利用者アンケート調査および市民アンケート調査の概要を述べる。最後に、行政と市民が連携して取り組んだ当該コミュニティ交通の成果と課題を整理する。

2. 尾張旭市におけるコミュニティ交通の経緯

(1) 尾張旭市および市議会における検討

平成 10 年に市議会総務委員会から提示された巡回バス市内 4 コースの路線案について、平成 11 年に市が試走した結果、道路幅員の狭さ、既存のバス
*キーワード：コミュニティ交通，行政市民連携，利用意識
**正会員，博(工)，名古屋産業大学環境情報ビジネス学部環境情報ビジネス学科教授(〒488-8711 尾張旭市新居町 3255-5，TEL：0561-55-5101、E-Mail：t-kato@nagoya-su.ac.jp)
***フェロー会員，博(工)，名古屋産業大学環境情報ビジネス学部人間環境マネジメント学科教授(住所・電話番号は上に同じ、E-Mail：izuhara@nagoya-su.ac.jp)

ルートとの競合、渋滞、財政状況等の問題点が指摘された。また、同年には議会に「だれでも乗れる市内巡回バスの早期実現と高齢者・障害者への交通費助成を求める陳情書」が提出されている。

平成 13 年度から 85 歳以上の高齢者を対象にタクシー基本料金の助成制度が導入され、平成 14 年度からは 80 歳以上に年齢を引き下げている。

(2) 尾張旭市交通問題対策協議会の発足

平成 14 年 2 月に道路運送法が改正され、尾張旭市では乗合バス等の生活交通の確保を図るために、公募委員や市民各界各層の委員による「尾張旭市交通問題対策協議会」（以下「協議会」という。）を平成 15 年 6 月に発足させた。筆者はこの協議会の設置準備や運営に参画し、バス会社から提出された既存バス路線の廃止を含む運行計画変更の申し出に対する検討を行うとともに、尾張旭市における生活交通の確保のあり方について議論を重ねた結果、利用客数が少ない既存バス路線の廃止は容認せざるを得ない状況にあること、尾張旭市域内の公共交通のサービス水準が相対的に低い地域を対象として生活交通の確保を図る必要があることが合意された。

(3) 尾張旭市交通問題懇話会における検討

平成 16 年に協議会の合意事項を実現化させることを目的として設置された「尾張旭市交通問題懇話会」（以下「懇話会」という。）では、試験運行の開始時期、ルート、停留所、ダイヤ、運行車種などについて議論を重ねた結果、試験運行のための補正予算案が市議会で承認され、平成 16 年 12 月 1 日から試験運行が開始されることとなった。筆者は引き続きこの懇話会においても行政と市民の連携を支援する役割を担うこととなったが、市民の主体的な取り組みに発展させることが課題となっている。

(4) 試行運行の概要

予算制約の関係で当初はマイクロバスによる往復シャトル形式の2ルートを毎日運行する案であったが、行政配慮から日曜祝日を除く3ルートによる運行案が採用された。停留所はダイヤやルートをフェンスや壁へ掲示する簡易方式も採用されたが、市民からの判り難いとの意見に基づき「ひまわり型」に統一された。運行ダイヤは懇話会での検討を踏まえ片道45分とし、3ルートともに市役所へ向かう8:30が始発で、市役所前停留所で集合した後に9:15に第2便が出発し、市役所発16:45の第6便が最終となっている。料金はルートごとに大人・子供ともに100円均一で、別のルートに乗り換えた場合も新たに100円が必要とした。

3. 高齢者タクシー補助利用実態調査の概要

尾張旭市が実施している高齢者に対するタクシーチケット補助制度の利用実態を把握するために、チケットの利用の最も多かったMタクシーの運行台

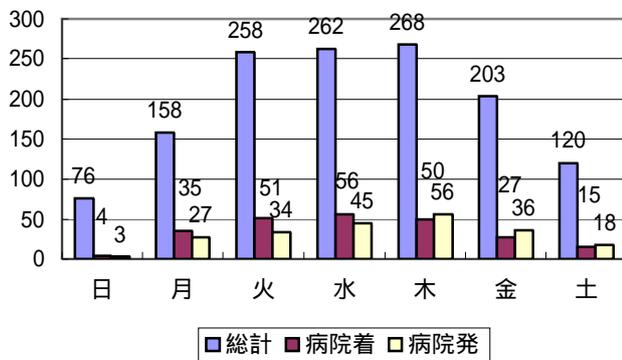


図 - 1 曜日別タクシー利用件数

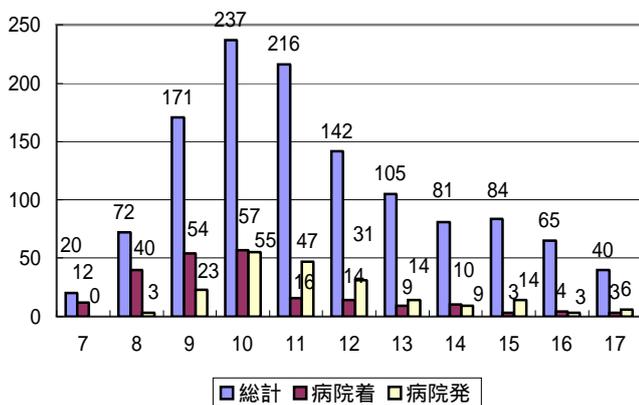


図 - 2 時間帯別タクシー利用件数

帳を用いて、平成15年7月の一ヶ月間のデータを集計し1,345件のデータを得た。

到着地および出発地が医療機関や福祉施設であったデータを集計したところ、到着地ベースでは全件数の17.7%にあたる238件が、出発地ベースでは16.3%にあたる219件が該当した。

図-1に曜日別のタクシー利用件数合計を示した。7月21日が祝日(海の日)であったことも影響して月曜日の利用件数総計がやや少なく、火曜日から木曜日まではほぼ同程度であり、金曜日は少なくなる傾向がみられる。

図-2に時間帯別の利用件数を示した。医療関係機関へ向かう件数(病院着)を見ると、総計と同様に7時台から増加が始まり10時台がピークであるが、11時台以降は利用が少なくなる。

4. 市民移動実態調査の概要

試験運行案検討の基礎資料とすることを目的として市民アンケートによる交通移動実態調査が平成15年10月に実施された。住民基本台帳から無作為に抽出された3,000名を対象とし郵送により配布回収を行った結果、839票(回収率29.0%、以下「白票」という。)が回収された。この調査では対象者が自家用車の常用利用者の場合には自家用車を常用利用できない同居者にも回答を求めた結果、198票(以下「青票」という。)の回答を得た。

調査項目は属性と一日の行動記録の他に、路線バス、他都市のコミュニティバス、高齢者タクシー補助制度の利用実態と意識、市内の公共施設の利用頻度と利用する際の交通手段である。

集計にあたっては市内の町区分をベースとした

表 - 1 白票と青票の交通手段比較

| 手段 | 白票 | 青票 |
|------------|-------|-------|
| 徒歩 | 22.3% | 28.6% |
| 自転車 | 13.4% | 21.2% |
| 原付・自動二輪 | 1.4% | 2.1% |
| タクシー・ハイヤー | 0.8% | 1.2% |
| 自家用車 | 48.2% | 28.0% |
| 自家用バス・貸切バス | 0.8% | 0.6% |
| 路線バス | 1.8% | 2.5% |
| 鉄道・地下鉄 | 9.1% | 14.1% |
| その他 | 2.2% | 1.8% |

48の小ゾーンと、小学校区をベースとした9の中ゾーンを用い、市域外は瀬戸市、長久手町、名古屋市およびその他とした。

表-1は交通手段を白票と青票で比較したものであるが、自転車、鉄道・地下鉄では青票の構成比が白票の構成比の1.5倍以上も高く、自家用車を自ら使用できない人たちの移動における、自転車や公共交通の手段選択の実態が明らかとなっている。移動目的では帰宅が33.5%(白票)37.7%(青票)と最大で、続いて出勤、買物の順となっているが、通学では白票の3.1%に対し青票は9.3%と3倍で、白票では送迎が5.3%を占めている。

ゾーン別OD(白票)では、到着地ベースで合計2,486トリップの34.9%にあたる867トリップが市域外にあたり住宅都市としての性格が現れている。

5. 利用実態と利用者アンケート調査の概要

(1) 利用実態

表-2に運行開始からの月別の一日平均利用者数をルート別に示した。運行を開始した12月に比べて気温が上昇し始めた2月以降は、各ルートともに利用者数が着実に増加しており、コミュニティ交通が市民に徐々に認知され始めているのではないかとと思われる。

運転手が把握した停留所ごとの乗降者数では、市役所停留所が全てのルートで最も多く、次が旭労災病院、三郷南の停留所となっている。これらは高齢者タクシー補助券利用実態分析結果から明らかになった利用の多いゾーンと一致していて興味深い。

停留所間の利用実態を把握するために、平成17年の1月22日24日26日28日29日の合計5日間、全ルートにおいて乗降実態調査を実施した。その結果得られたOD表においても、前記の市役所、労災病院、名鉄三郷駅周辺等を発着とするトリップが多く見られ、ルート選定時に考慮した主要施設が

表-2 ルート別一日平均利用者数

| 月 | 西ルート | 東ルート | 南ルート | 総計 |
|-----|------|------|------|-------|
| 12月 | 53.5 | 55.3 | 25.6 | 134.4 |
| 1月 | 65.0 | 46.7 | 26.5 | 138.2 |
| 2月 | 75.9 | 65.3 | 30.7 | 171.9 |
| 3月 | 77.3 | 72.2 | 30.8 | 180.3 |

ほぼ利用実態を反映していることが把握された。

なお、この5日間の各ルートの平均乗車密度は2.44人(西)2.07人(東)1.11人(南)となっており、今後のさらなる利用増加が期待される。

(2) 利用者アンケート調査結果

運行開始からほぼ2ヶ月を経過した1月31日から2月5日までの6日間に、利用者の属性と意識を把握することを目的としたアンケート票を車内で利用者に配布し車内または市の施設で回収した結果、配布数291票に対し207票が回収(回収率71%)された。年齢構成では80歳以上が18.5%、70歳代が39.6%、60歳代が27.7%と60歳以上が85.8%を占め、性別では女性が88%を占めた。運転免許証を保有していたのは19%で、自ら運転して使える交通手段は自転車が36%、いずれもないが34%であった。

図-3にルート別の利用回数を示したが、平均乗車密度が最も低い南ルートで「はじめて」の利用者の比率が最も高く、「ほとんど毎日」と「週3・4回」を加えた比率が最も低くなっている。また、外出目的でも通院や買物・飲食の比率が東と西ルートで6割以上あるのに対し南ルートでは2割未満である。さらに外出回数の変化においても、東と西ルートで4割以上が増えたと回答しているのに対し、南ルートでは2割程度に留まっており、沿道施設の違いによる相違が反映されているものと思われる。

コミュニティ交通を利用した理由を複数回答で尋ねたところ「出発地・目的地が停留所の近くだが

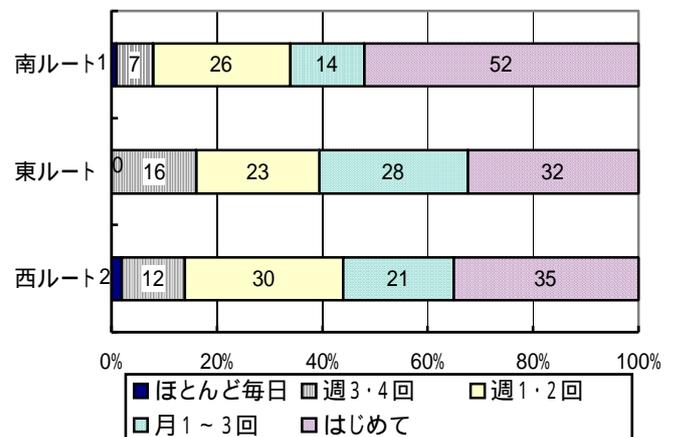


図 3 ルート別利用回数

ら」「運賃が安く経済的だから」「他に交通手段がないから」の順に回答数が多く、「自動車で外出するより便利だから」「飲酒の機会があったから」の回答は僅かであった。

試行運転のサービス水準について五段階での評価を求めたところ、評価の高かった項目は「料金」「運転手の対応」「車の乗り心地など」で、逆に評価の低かった項目は「運行ダイヤの間隔」「運行時間帯」「ルート」などであった。このことから、100円均一や運転手の対応は好意的に受け取られていると思われるものの、ルートや運行ダイヤについては必ずしも満足されていないと思われる。

6. 市民アンケート調査の概要

試験運行を開始したコミュニティ交通に対する市民の関心度を調査することを目的として平成17年2月に無作為抽出による1500人の市民に対して、市の行政資料配布システムによりアンケート票を配布し郵送で返送を求めたところ、3月末までに584票が回収された（回収率38.9%）。本稿ではその一部についての集計結果を示す。

コミュニティ交通に関する認知度では「試験運行していることを知らなかった」のが12%であり、市の広報等によるPR効果が現れているとも言えるが、利用経験者も12%に過ぎず、利用者が市民の一部に限られている状況が窺える。コミュニティ交通を利用しない理由を尋ねたところ、「他の交通手段のほうが便利だから」が43%に達し、このうち免許証を持っていないのは4%であった。

コミュニティ交通の運行開始が自分の生活に及ぼした影響を尋ねたところ、12%の利用経験者の中で6%が影響を受けたと回答しており、87%の利用経験のない人の中で5%が影響を受けたと回答しているが、この中の4%は「家族などの送迎が減った」と回答している。

コミュニティ交通に対する市民の取組については、「自ら利用する」が35%、「自治会の呼びかけ」が26%、「回数券購入」が16%となっており、自分に対する必要性では「環境問題や高齢化に必要」が48%、「地域の交通手段として必要」が25%となっており、「なくても問題ない」と15%

が回答している。また、事業者が取組むべき方法として「大型スーパー・医療機関などが経費の一部を負担する」に27%、「商工会が中心となって利用促進を呼びかける」に28%の回答があった。

7. 尾張旭市コミュニティ交通の成果と課題

(1) 成果

尾張旭市におけるコミュニティ交通の運行開始の背景に愛知県内の市町村における地域交通政策の取組が影響していることは否定できないものの、徒に追走するのではなく、自らの自治体における公共交通利用実態を把握したうえで、公募市民が参画した協議システムを用いて検討を重ね、行政と市民が連携して「創り・守り・育てる公共交通」¹⁾を目指そうとする姿勢を示した点に特徴があるといえよう。

(2) 課題

尾張旭市における試験運行は開始されて間もなく、利用者の意向を把握しながら運行システムの改善を重ねていくことを前提としているが、現時点での課題を挙げれば次のようである。

- a) 最も利用者数が少ない南コースについては、大学付属病院へのルート延伸により利用者数の増加が見込まれるものの、当該施設へのアクセス方法が容易でなく、運行ダイヤとの調整が必要である。
- b) 現在の片道45分のダイヤを30分に短縮する要望が多いが、そのためにはルート延長を短くする必要があり、利用者との協議調整が必要である。
- c) 現時点での運行経費は全て市費で負担しているが、ルート沿線の事業者に対する費用負担や、利用者に対する回数券の販売など、歳入を確保するための取り組みを、行政と連携しながら市民が中心となって推進することが必要である。
- d) コミュニティ交通サービスを展開するための行政システムの再構築が求められる。

参考文献

- 1) 中部地方交通審議会：答申第9号「中部圏における今後の交通政策のあり方（みんなで“創り・守り・育てる”公共交通）」、国土交通省中部運輸局、2005