

コミュニティバスの運行形態改正に伴う利用者意識の変化に関する研究

名城大学 学生員 井上 佳和
名城大学 正会員 松本 幸正
名城大学 学生員 稲富 貴久

1. はじめに

交通不便者のモビリティの確保、交通空白地域の解消、公共施設への交通手段の提供などの様々な目的によって、自治体によるコミュニティバスの運行が増加している。また、コミュニティバス導入後の評価を検討した結果、新たに運行形態が改正されたコミュニティバスも存在する。

そこで本研究では、平成 17 年 4 月に運行形態が改正された愛知県日進市で運行されているコミュニティバス「くるりんばす」を対象として、運行形態改正に伴う利用者意識の変化を捉え、コミュニティバスのあり方を検討するための基礎資料を得る。

2. 研究対象と調査の概要

(1) 愛知県日進市「くるりんばす」の概要

運行形態改正前の「くるりんばす」は、市役所を起発着点とする循環型の 5 コースが 1 日 1 コースにつき 9 便運行されていた。停留所数は 77 箇所、運賃は 1 乗車 100 円であったが、65 歳以上の高齢者と中学生以下の子供、障害者手帳などを交付されている人とその付き添い 1 名は無料であった。

平成 17 年 4 月の運行形態改正後の「くるりんばす」は、市役所を起発着点とする循環型の 7 コースが 1 日 1 コースにつき 11 便運行されている。停留所数は 136 箇所、運賃は年齢問わず 1 乗車 100 円で、乗り換え 1 回は無料である。また、65 歳以上の高齢者に限り 1000 円の 1 ヶ月定期券が発行されており、障害者手帳などを交付されている人とその付き添い 1 名は無料である。

(2) 調査の概要

運行形態改正に伴う利用者意識の変化を捉えるため、「くるりんばす」利用者を対象に意識調査を実施した。運行形態改正前は平成 16 年 11 月 10 日（水）、11 日（木）、運行形態改正後は平成 17 年 10 月 27 日（木）、11 月 2 日（水）のそれぞれ 2 日間でアンケート調査を実施した。両年度ともにアンケートは、バス車内で利用者に配布し、後日、郵送回収した。アンケートの配布・回収結果は、両日合わせて、運行形態改正前が配

表 1 利用者の属性

性別	男性		女性		
改正前	23.7%		76.3%		
改正後	31.3%		68.7%		
高齢者割合	65 歳未満		65 歳以上		
改正前	38.4%		61.6%		
改正後	45.0%		55.0%		
職業	就業者	学生	主婦	無職	その他
改正前	16.0%	5.2%	37.4%	39.2%	2.2%
改正後	24.6%	8.1%	34.9%	31.2%	1.2%
交通手段	自動車	二輪車	原付	送迎	なし
改正前	18.7%	0.2%	2.4%	35.0%	53.5%
改正後	24.6%	0.4%	1.9%	31.7%	51.3%

布部数 1084 部に対し、回収部数 465 部、回収率は 42.9%、運行形態改正後は配布部数 1226 部に対し、回収部数 493 部、回収率は 40.2%であった。

3. 「くるりんばす」の利用者属性

運行形態改正前後の利用者属性を表 1 に示す。表より「くるりんばす」の利用者は、女性が改正前 76.3%、改正後 68.7%とともに多いが、改正によって女性の割合が減少していることがわかる。一方、男性や就業者の割合は増加しているが、これは、改正によって始発が午前 8 : 30 から午前 7 : 10 に早まり、就業者の通勤目的での利用が増加したことが要因だと考えられる。

改正前に利用料金が無料であった 65 歳以上の高齢者に着目すると、改正前 61.6%から改正後 55.5%と減少しているが、高齢者の割合は依然として高いことがわかる。また、普段利用可能な交通手段に着目すると、改正前後ともに交通手段のない利用者が多いことがわかる。

4. バス停アクセスに対する負担感の変化

ここでは高齢者の負担となりやすいバス停までのアクセスに伴う感覚を捉える。図 1 に日常生活の移動と比較して、「くるりんばす」バス停までの移動がどのように感じるかを 65 歳未満、65 歳以上別に示す。図より、運行形態改正前後ともにバス停アクセスが楽だと感じている利用者が多いことがわかる。さらに、改

正後は65歳未満、65歳以上ともに負担だと感じている利用者は減少し、楽だと感じている利用者が増加している。特に、高齢者のバス停アクセスにおいて負担感を抱く利用者が減少している。これは、改正によってバス停数が77箇所から136箇所へと大幅に増加し、利用者の自宅から最寄りバス停までの距離が短くなったことが要因だと考えられる。

5. 高齢利用者の意識の変化

ここでは運行形態改正によって利用料金が有料となった高齢者に着目し、意識の変化を分析する。

(1) コミュニティバスの満足度

図2に高齢者の「くるりんばす」の各項目に対して満足と答えた割合と、改正前後でウィルコクソンの順位和検定を行った結果を示す。図より、改正後に「バスの本数」や「運行時間帯」などの満足度が向上していることがわかる。これは改正による増便、運行時間の拡大が要因だと考えられる。一方、「運賃」などの満足度は低下しているが、これは改正によって利用料金が有料となったことを不満と感じている利用者が多いことが要因だと考えられる。このように、コミュニティバスに対する満足度は、特に改正に伴い変化した運行形態についての評価項目で差異がみられた。

(2) コミュニティバス運行に対する重要点

高齢者のコミュニティバス運行に対する重要点を捉え、図3に各項目に対して重要視すると答えた割合を示す。なお、改正前後でウィルコクソンの順位和検定を行った結果、全項目で有意な差異はみられなかった。図と検定結果より、コミュニティバス運行における重要点については、運行形態の改正に伴って変化していないことがわかる。

6. おわりに

本研究では、平成17年4月に運行形態が改正された愛知県日進市「くるりんばす」を対象に調査を行い、運行形態改正に伴う利用者意識の変化を捉えた。その結果、運行形態の改正によって利用者属性が変化し、コミュニティバスに対する満足度にも変化がみられた。一方、コミュニティバス運行に対する重要点は変化せず、利用者の望むコミュニティバス像は変化していないことがわかった。

謝辞

本研究を遂行するにあたり、日進市防災安全課の方々には調査実施、データ提供の面で多大なるご協力をいただいた。ここに記して謝意を表します。

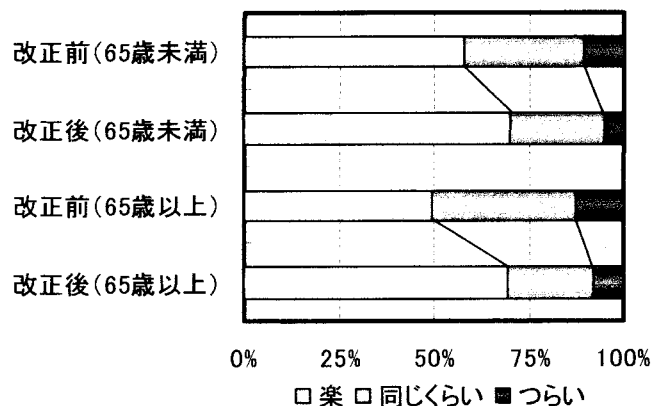


図1 日常生活と比較したバス停アクセスの感覚

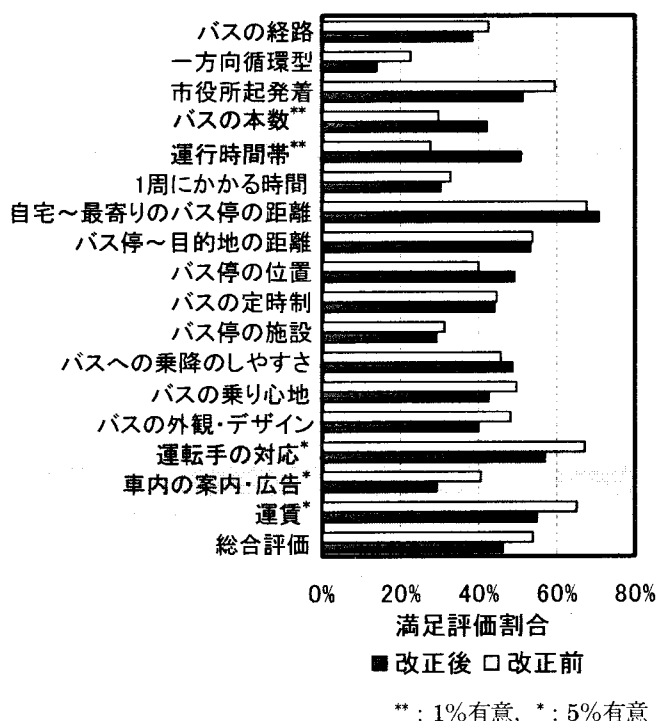


図2 高齢者の満足度

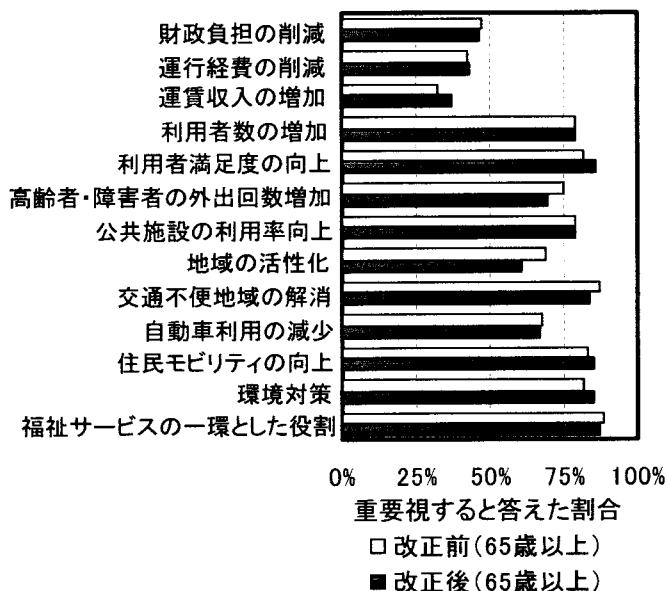


図3 高齢者のコミュニティバス運行における重要点