

コミュニティバスに対する利用者意識の自治体間比較

名城大学 伊藤 圭司
 名城大学 正会員 松本 幸正
 名城大学 学生員 井上 佳和

1. はじめに

交通不便者のモビリティの確保などの目的で、自治体によるコミュニティバスの運行が増加している。しかし、コミュニティバス運行に対する利用者意識が詳細に調査されていることは少ない。

そこで本研究では、愛知県日進市、長久手町、東郷町の各自治体で運行されているコミュニティバス「くるりんばす」、「N-バス」、「じゅんかい君」を対象として、運行形態の異なる自治体での利用者意識の差異を捉え、コミュニティバス一般について、今後のより良い運行方針のあり方を検討する際の基礎資料を得る。

2. 研究対象と調査の概要

(1) 研究対象バスの概要

研究対象である「くるりんばす」、「N-バス」、「じゅんかい君」の運行形態の概要を表1に示す。

なお、各コミュニティバスともに中学生以下の小人や、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

コミュニティバスの運行形態の違いによる利用者意識の差異を捉えるため、「くるりんばす」、「N-バス」、「じゅんかい君」の利用者を対象に意識調査を実施した。調査は、アンケートをバス車内で利用者に配布し、後日、郵送回収した。なお、アンケート配布結果と平成18年11月29日現在の回収状況を表2に示す。

3. 利用者属性

各コミュニティバスの利用者属性を表3に示す。高齢者割合に着目すると、「じゅんかい君」の利用者は、「くるりんばす」、「N-バス」に比べ65歳以上が低いことがわかる。さらに、男女割合でも「じゅんかい君」の利用者は、「くるりんばす」、「N-バス」に比べ男性が多いことがわかる。これは、職業別割合からもわかるように、「じゅんかい君」の利用者は就業者なども多く、通勤目的での利用が多いことであるといわれる。

4. 利用者意識の差異

(1) 満足評価項目による意識の差異

表1 各コミュニティバスの概要

	くるりんばす	N-バス	じゅんかい君
コース	7コース	8コース	4コース
起発着点	市役所	役場・福祉の家	役場
循環形態	一方向	一方向	双方向
バス停	136箇所	116箇所	187箇所
便数/コース	11便/コース	4~7便/コース	12便/コース
運賃	65歳未満	100円/1乗車	100円/1乗車
	高齢者	100円/1乗車	無料
乗換割引	1回無料	なし	なし

表2 各コミュニティバスのアンケート配布・回収結果

	くるりんばす	N-バス	じゅんかい君
調査日	H18.11.9(木)	H18.11.16(木)	H18.11.16(木)
	H18.11.15(水)	H18.11.21(火)	H18.11.21(火)
配布部数	1377部	603部	363部
回収部数	507部	252部	116部
回収率	36.8%	41.8%	31.9%

表3 各コミュニティバスの利用者属性

	くるりんばす	N-バス	じゅんかい君
65歳未満	42.7%	41.5%	53.1%
65歳以上	57.3%	58.5%	46.9%
男性	27.3%	27.8%	45.1%
女性	72.7%	72.2%	54.9%
就業者	25.3%	16.1%	29.2%
学生・生徒・児童	5.6%	8.9%	7.1%
主婦	35.1%	27.4%	23.0%
無職	29.7%	43.5%	31.9%
その他	4.2%	4.0%	8.8%

意識調査結果から、各コミュニティバスの運行形態に対する評価項目別の満足度を捉える。なお、調査は「満足」から「不満」までの5段階で評価されているが、ここでは「満足」を2点、「やや満足」を1点、「普通」を0点、「やや不満」を-1点、「不満」を-2点と数値化し、各コミュニティバスの運行形態に対する評価項目別の平均値を算出し、満足度とした。その結果を図1に示す。

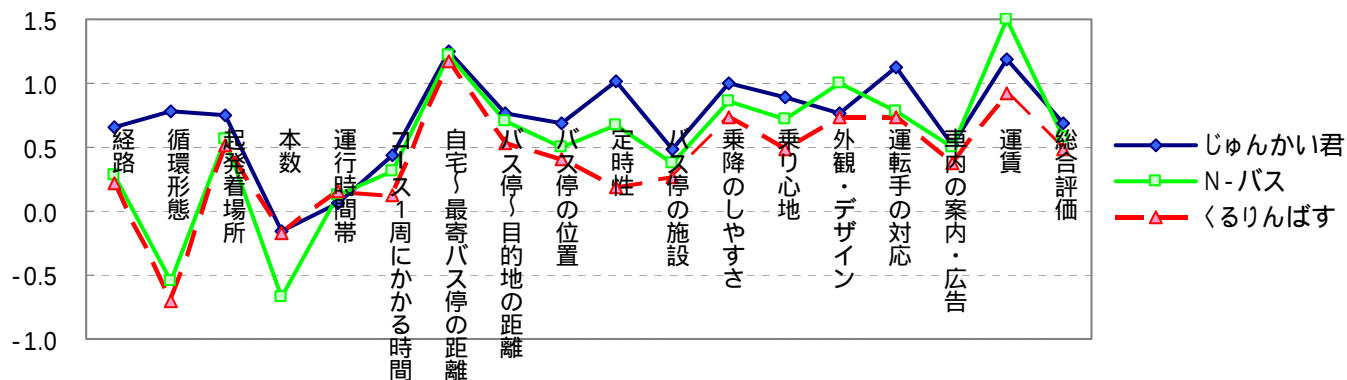


図1 各コミュニティバスの満足度

図より、ほとんどの項目で満足度が0以上を示していることから、各運行形態に対して満足している利用者が多いが、各コミュニティバスともに「本数」に対して不満感を抱いていることがわかる。一方、「自宅～最寄バス停の距離」は、各コミュニティバスの満足度が、ほぼ同程度であり、満足度が高いことがわかる。このことから、各コミュニティバスのバス停設置数は自治体区域内を網羅しており、自宅から最寄バス停までの距離が、比較的短かく、コミュニティバスとしての役割を果たしていると考えられる。

各コミュニティバスの中で「循環形態」と「本数」, 「定時性」, 「運賃」などの項目で満足度に差があることがわかる。特に、「循環形態」では「じゅんかい君」と、「くるりんばす」, 「N-バス」の利用者との間で大きな差異がある。これは、双方向に循環する形態の「じゅんかい君」に対し、「くるりんばす」, 「N-バス」は一方方向循環であることが要因だと考えられる。また、「本数」は「くるりんばす」, 「じゅんかい君」に比べ、「N-バス」が不満に感じていることがわかる。これは、「N-バス」の運行本数がコース別に4～7便と少ないことが要因だと考えられる。

(2) 連携評価項目による意識の差異

図2は、各コミュニティバスが他の交通機関と連携して運行することについて、「強く思う」から「全く思わない」の5段階で評価された結果を示す。図より、「じゅんかい君」は、全ての項目で連携を望む割合が高いことがわかる。これは、「じゅんかい君」の利用者には就業者が多く、通勤目的で町外の鉄道駅へのアクセス手段として利用しており、他の市外への移動手段、市外の移動手段との利便性向上を望んでいることが要因だと考えられる。一方で、「N-バス」は「くるりん

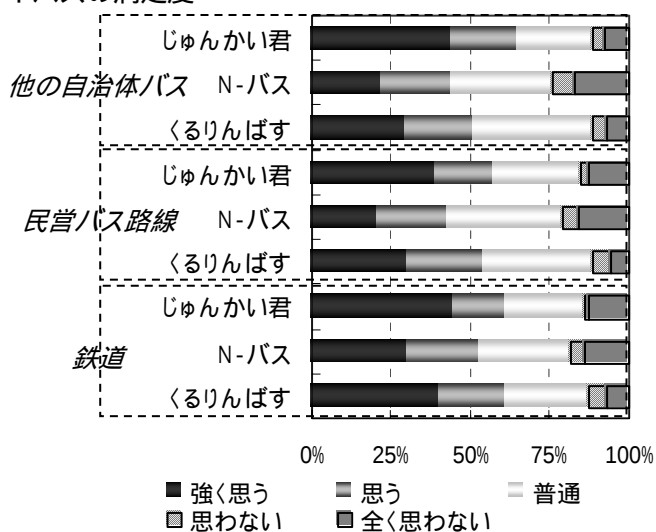


図2 他の交通機関との連携評価割合

ばす」, 「じゅんかい君」に比べ、全ての項目で連携を望む割合が低いことがわかる。

5. おわりに

本研究では、運行形態の異なる愛知県日進市「くるりんばす」, 長久手町「N-バス」, 東郷町「じゅんかい君」を対象に、利用者意識の差異を捉えた。特に利用者意識の満足評価項目では、「循環形態」で大きな差異がみられた。これは、双方向に循環する形態の「じゅんかい君」に対し、「くるりんばす」, 「N-バス」は一方方向循環であることが要因だと考えられる。その他にも運行形態の差異に起因して満足度に違いが表れていることがわかり、今後はさらにその要因を分析していく必要がある。

謝辞

本研究を遂行するにあたり、日進市防災安全課、長久手町安心安全課、東郷町財政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。