

大規模ニュータウン内循環バスの外出支援効果の検討

○名古屋大学 学生会員 星野雄二

名古屋大学 正会員 福本雅之

名古屋大学 正会員 加藤博和

1. はじめに

近年、自家用車を利用することのできない高齢者が買い物に行くことができない、いわゆる「買い物難民」問題が発生している。経済産業省の報告書によると、全国で約 600 万人と推計され、日常の移動手段の確保が重要な課題である。これは過疎地域だけの問題ではない。高度経済成長期に、都市への人口集中による住居供給不足の解決手段の一つとして建設された大規模ニュータウンでは、完成期の入居者の多くが同世代であるため、年齢層が偏っており、高齢化が急速に進展している。ニュータウンにおいても、高齢者の日常の足の確保は大きな課題となっている。

このような中で、名古屋都市圏最大のニュータウンである高蔵寺ニュータウンにおいては、中心部に立地する商業施設(サンマルシェ)の管理会社である高蔵寺ニュータウンセンター開発(株)が中心となり、住民の移動手段を確保するため、「サンマルシェ循環バス」(以下、循環バス)を運行している。本研究では、循環バスが住民の外出支援にどのような効果を及ぼしているかについて明らかにするために、利用者を対象とするアンケート調査を運行開始直後の 2006 年と 2010 年の 2 回にわたり実施し、利用状況の変化や、利用者の意識の変化について把握することを目的とする。

2. 高蔵寺ニュータウン内における移動にかかわる問題

ニュータウンは丘陵地に位置しており、坂が多く、高齢者をはじめとする、自家用車を自由に使えない層にとっては移動が困難である。ニュータウン内には鉄道駅へのアクセスに重点を置く民間の路線バスと、医療施設や公共施設を巡る市のコミュニティバスが運行していたが、どちらもニュータウン内での移動に対しては、利用しづらいものである。

3. サンマルシェ循環バスの概要

図-1 に循環バスの路線図を示し、表-1 に運行の概要、図-2 に利用者数の推移を示す。高蔵寺ニュータウンセ



図-1 サンマルシェ循環バス路線図(2010年12月現在)

表-1 サンマルシェ循環バス運行概要(2010年12月現在)

事業主体	高蔵寺ニュータウンセンター開発株式会社
運行主体	名鉄バス株式会社
運行許可	一般乗合旅客自動車運送事業(4条乗合)
運行日、時間帯	毎日、9時～17時台(7・8月中、9時～19時台)
運行ルート、本数	2ルート各14循環
バス運賃	1乗車100円
運行車両	2車両(小型低床バス、定員40名、座席18席)

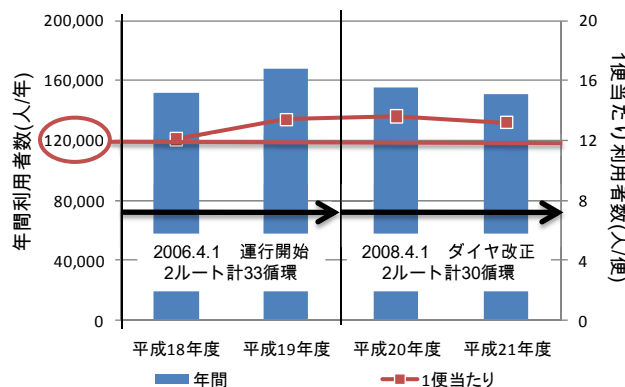


図-2 サンマルシェ循環バス利用者数

ンター開発(株)が、高齢の住民から買い物のための移動が不便であるという声が多数寄せられていたことを受け、2006年4月に運行を開始した。利用者数は計画段階の目標値である年間利用者数12万人を上回る15～16万人程度で推移している。2008年4月に運行時間の余裕をとるためにダイヤ改正を行い、運行本数が3便減少したが、1便当たりの利用者数は前年度を上回る結果となった。2010年12月にも若干の路線の見直しを行っている。

4. アンケート調査

表-2 にアンケート調査の概要を示す。

a) 利用者特性

年齢構成は、60 歳以上が第一回は 63%、第二回は 73%であり、10%増加している。中でも 80 歳以上が第一回と比べ 12%増加しており、自家用車の運転や徒歩での移動ができない高齢者の利用が多くなっていると考えられる。家族構成は、第一回、第二回ともに親子、夫婦、一人暮らしの順に多く、中でも一人暮らしが第一回は 14%、第二回は 21%であり、7%増加している。特に、一人暮らしの回答の中で 60 歳以上の割合は、95%であり、一人暮らしの高齢者の利用が多いことが分かる。

b) 利用実態

利用目的は、中心部に立地する商業施設への買い物が第一回は 77%、第二回は 82%であり、5%増加している。循環バスが買い物のための外出支援に貢献していることが分かる。

利用頻度は、週 3 回以上という回答が増加している。理由としては、利用者の循環バスに対する認知の増加、利用の定着などが挙げられ、利用者の循環バスに対する意識が高くなっていることが考えられる (図-3)。

循環バス運行による外出頻度の変化については、「増えた」という回答の割合はあまり変わっていない。一方で、「変わらない」という回答は 14%増加している(図-4)。ただし、「変わらない」と回答した利用者の利用頻度は、週 3 回以上が 50%以上を占めており、利用頻度は少くない(図-5)。

循環バスに対する要望は、「要望なし」の割合が増加している(図-6)。これは、利用者にとっての利用目的と運行内容とが運行の継続によって合致してきていることを示している。

5. おわりに

本論文では、循環バスの外出支援効果を明らかにするために、利用実態の変化に着目し、アンケート調査を行った。その結果、第一回と第二回ともに、循環バス運行による外出頻度が「増えた」という回答は 40%を超えており、循環バスが外出支援に一定の効果を挙げていると考えられる。第二回の調査では、「変わらない」という回答が大きく増加しているものの、回答者の利用頻度は多く、外出行動が定着しているものと考えられる。

表-2 アンケート調査概要

目的	利用実態の調査
対象	サンマルシェ循環バス利用者
内容	利用実態(利用目的、頻度、目的地など) 利用者特性(性別、年齢、家族形態など)
方法	車内にて配布・回収
実施日	①2006.11.22(第一回) ②2010.6.30(第二回)
回収数	①乗車人数 385 人中 227 人(回収率 59%) ②484 人中 180 人(回収率 37%)

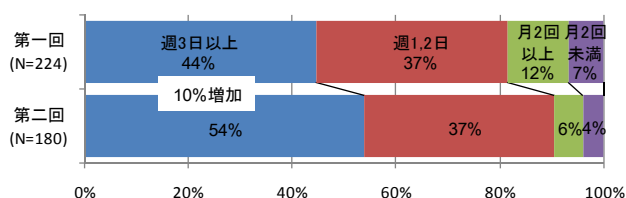


図-3 循環バスの利用頻度

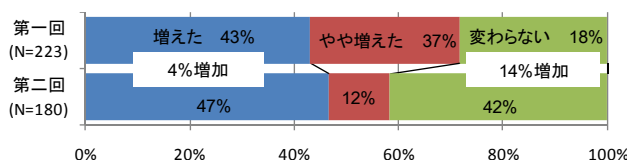


図-4 循環バス運行による外出頻度の変化

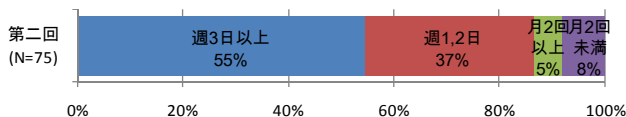


図-5 「変わらない」という回答の中での利用頻度

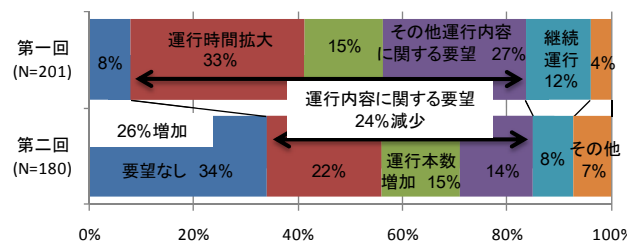


図-6 循環バスに対する要望

—謝辞—

アンケート調査にご協力いただいた皆様、高蔵寺ニュータウンセンター開発(株)様、名鉄バス(株)様には、この場を借りて深く感謝の意を表す。また、本研究は科学研究費基盤研究(C)「地域公共交通サービス供給が地域住民の QOL 向上に与える影響に関する研究」の一環として行ったものである。

—参考文献—

- 1)大杉苑子,加藤博和:住民の交通活動からみたニュータウン計画と現実とのギャップの解明,平成18年度土木学会中部支部研究発表会講演概要集,CD-ROM,2007.3.
- 2)経済産業省:地域生活インフラを支える流通のあり方研究会報告書,2010.5
- 3)高蔵寺ニュータウンセンター開発:サンマルシェ循環バスの見直しについて2010.10