

コミュニティバス利用を開始する要因とその後の利用頻度の変化の一考察 ～愛知県日進市をケーススタディとして～

名城大学 学生会員 ○伊藤 真章
名城大学 正会員 松本 幸正

1. はじめに

超高齢社会の到来により、高齢者の比率が年々増加し、自動車を運転できない等の移動困難者が増加していくと考えられる。その対策の一つとして、多くの自治体ではコミュニティバスを導入しているが、運行費用の負担が問題となっているところもあり、運行の継続が困難になる自治体も出てくると思われる。そのため、コミュニティバス運行による支出を減らす、もしくは運賃収入を増やす等の方策を考える必要がある。

著者ら¹⁾は、コミュニティバス利用者がサービス水準の変更により利用を断念するか否か、また、利用を継続する場合の利用頻度変化について明らかにしている。しかし、コミュニティバスの既存利用者の分析に留まっており、新規利用者についての把握までには至っていない。

本研究では、アンケート調査から、既存利用者がどういった理由でコミュニティバスを新規に利用し始めたのかを明らかにする。

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

愛知県日進市は、名古屋市に隣接する町として発展し、平成26年10月現在の人口は86,633人で、高齢化率は18.9%である。「くるりんばす」は日進市内を巡回するコミュニティバスで、全8コース(東・西・南・北・中・東南・南西・中央線)が市内をくまなく循環している。中央線以外の7コースは運賃が1乗車100円、便数は毎日11便で、市役所を中心として、同時発車している。中央線は、運賃は1乗車200円、便数は1日20便である。利用者は年々増加傾向にあり、平成24年度には年間利用者数が50万人を超えている。

(2) 利用者意識調査の概要

本研究では、「くるりんばす」の全利用者と日進市内の路線バスである「名鉄バス」の利用者を対象に、平成26年10月に行われたアンケート調査の結果を用いる。アンケートは、両路線とも同じものが、1人1部になるように計3日間配布され、コミュニティバスを利用し始めた頃の利用実態や状況などを問う設問が設けられている。

アンケートは「くるりんばす」利用者のみで1,166部(全体1,804部)配布された。回収数は、「くるりんばす」利用者のみで344部(全体697部)であった。「名鉄バス」利用者のアンケート回答からは、現在は「くるりんばす」

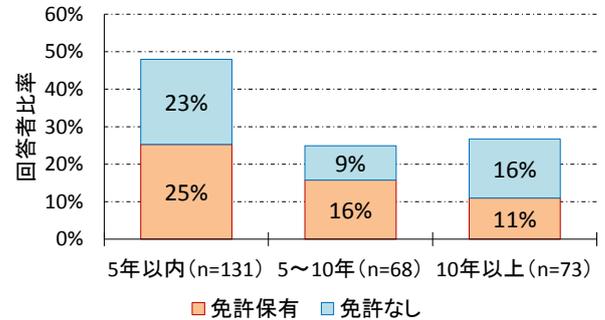


図-1 利用開始時期と普通自動車運転免許保有状況

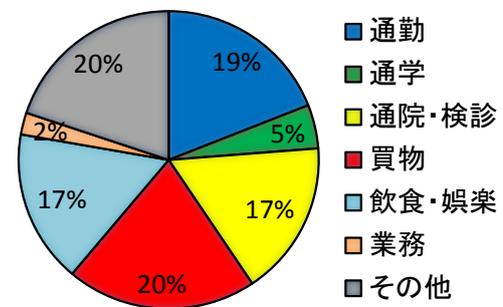


図-2 利用開始時期の主な利用目的 (n=463)

の利用を辞めた利用者(利用断念者)の回答を得ることができる。

3. コミュニティバス利用開始時の状況

アンケート回答から、「くるりんばす」の利用開始時の状況をまとめる。図-1は、横軸に利用開始時期、縦軸にその回答者の割合を当時の普通自動車運転免許の保有状況別に示したものである。この図から、約50%の利用者は、利用5年以内の新規利用者であり、普通自動車運転免許を保有している利用者の比率に差がないことがわかる。このことから、自動車が運転できないことによって利用を開始するわけではないことが言える。

図-2に、「くるりんばす」利用開始時の主な利用目的についてまとめてある。利用目的としては、「買物」、「通勤」、「通院・検診」、「飲食・娯楽」の順に利用比率が多いことがわかる。一方で、「通学」・「業務」のために利用を開始した利用者は少ないといえる。

4. 利用開始要因の分析

アンケートの質問には、「くるりんばす」の利用を開始した理由を聞く設問が設けられている。表-1のように、利

用を開始した理由としての選択肢を示し、回答者にはその中から該当するものを選んでもらっている。

利用開始時の主な利用目的と利用開始の理由のクロス集計に、コレスポネンズ分析を適用した。図-3に分析の結果として得られた得点をもとに、利用開始の理由に対する散布図を示す。利用目的は、図-2の結果から比率が大きく、目的地が固定的であると考えられる「通勤」、「通院・検診」、「買物」の3種類に分けた。

「通勤」利用者は、主に「就職・転勤」が要因となって利用を始めるといえる。同様に「通院・検診」利用者は、「高齢になったから（高齢化）」や「運転をやめた（運転辞退）」といった「③生活環境の変化」が、「買物」利用者は、「広報誌などの広告（チラシ類）」や「友人・知人からの誘い（友人知人）」といった「①存在を知った」ことが要因となっているといえる。「②利便性の向上」に着目すると、「運行日数の拡大（運行日増）や「便数の拡大（運行増）」、「運行時間の延長（最終延）」などは「買物」・「通院・検診」利用者にとって、「ダイヤ」の変更や「移動時間の短縮（時間短）」などは「通勤」利用者にとって新規利用の要因となっているといえる。

5. 現状との利用頻度の比較

利用者には、現状の利用頻度と利用開始時の利用頻度の変化について回答してもらっている。図-4に、利用頻度が変化した主な理由を、「増加」、「減少」、「断念」の利用頻度の変化別にその割合を示す。

「運行形態等の変更」では、自宅からの「バス停位置」が近くなったことや「定期券の導入」が利用頻度の増加した理由であり、「所要時間の変更」、「ダイヤの変更」が利用頻度の低下、もしくは、利用断念の理由であることがわかる。

「生活環境の変化」では、自動車「運転頻度の変化」において、増加の割合が最も低くなっており、おそらく移動手段を自動車に転換したために、利用頻度が低下もしくは利用を断念した利用者が多いと考えられる。

6. まとめ

本研究では、アンケート調査から、既存利用者がどういった理由で、コミュニティバスを利用開始したのかを明らかにした。その結果、利用者の多くが5年以内の新規利用者であり、自動車が運転できないことによって、バスを利用し始めたわけではないことがわかった。

利用開始時の主な利用目的については、「買物」、「通勤」、「通院・検診」の順に利用比率が多く、「通院・検診」利用者は自分の生活環境の変化が、「買物」利用者はコミュニティバスの存在を知ったことが利用を始めた要因といえた。開始時期と現状の利用頻度の変化に関しては、自宅からのバス停位置が近くなったことや定期券の導入等が

表-1 利用を開始した理由

要因	理由
①存在の認知	友人・知人の誘い 日進市のHP 広報誌などの広告 等
②利便性の向上	運行経路 バス停位置 始発時間 運行日数 運行便数 等
③生活環境の変化	入学 就職 車の運転をやめた 高齢になったため 等

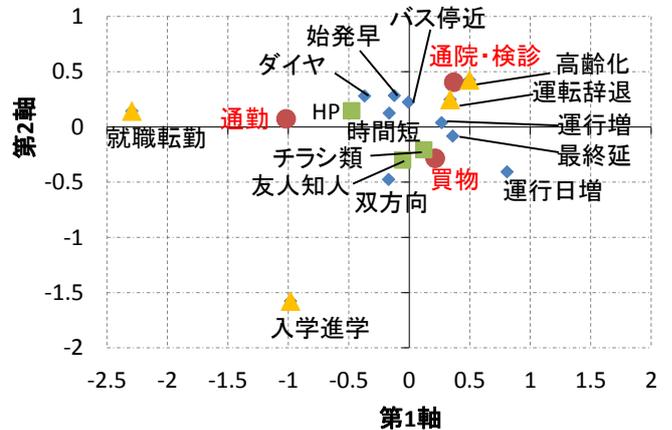


図-3 利用開始の理由に対する散布図

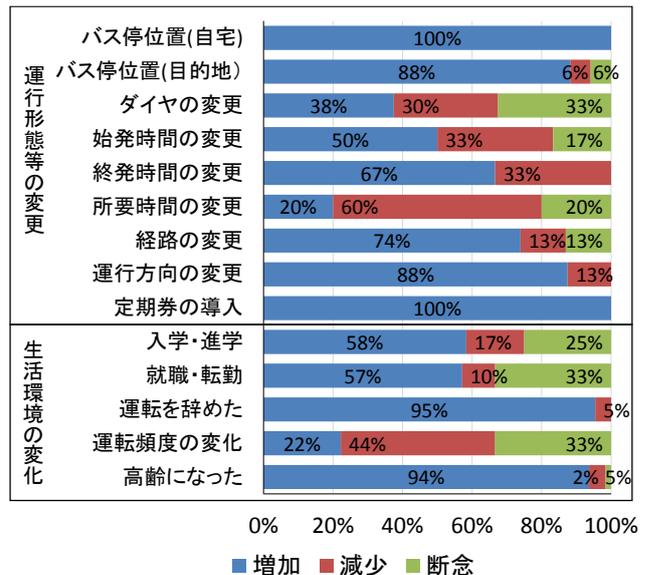


図-4 利用頻度の変化とその要因

利用頻度の増加につながりやすいことがわかった。

今後の課題として、サービス水準や運行形態の変更による新規利用者の増加・減少について把握し、利用者予測モデルに組み込んでいく必要があるといえる。

謝辞

本研究を遂行するにあたり、日進市役所生活安全課の方々には、データ提供の面で多大なるご協力をいただきました。ここに記して謝意を表します。

参考文献

- 1) 伊藤真章・松本幸正：サービス水準見直しによるコミュニティバス利用状況の変化分析 -愛知県日進市をケーススタディとして-、日本都市計画学会学術研究発表会論文、Vol.49-3、No32、2014