

アンケート調査に基づく大村市のバス路線評価

長崎大学工学部 学生会員 ○元村 浩之 長崎大学大学院 学生会員 今岡 芳子
長崎大学大学院 学生会員 宮地 敏史 長崎大学大学院 正会員 後藤 恵之輔

1. はじめに

近年、自家用車の普及、少子化などによる乗客数の減少、交通の規制緩和などの影響により、山間部や過疎地域では、各地方都市で既存バスの赤字路線を廃止する動きがある。そこで近年、高齢者や身体障害者、交通空白地や交通に不便な地域の人々などに、安全で利用しやすい地域密着型のバスシステムであるコミュニティバスを導入する自治体が増えてきている。一方、地方都市の中心市街地では、郊外への大型ショッピングセンター進出、生活環境の変化、自家用車の普及などにより、空洞化が進んでおり、その改善策は現段階では模索状態にある。そこで本研究は、大村市の住民にアンケートによる大村市のバス利用調査を行い、今後の大村市のバスのあり方について解析したものである。

2. アンケート調査方法と調査内容

本調査では大村市の協力をいただき、大村市内の市役所や出張所にアンケートを設置した。また、調査のバイアスを少なくするために、無作為に大村市各地区の家に直接アンケートを配布・回収を行った。回収率は、設置したものが配布数 450 部に対し 47.1%、直接配布したものが配布数 240 部に対し 66.3%であった。アンケート項目は個人属性、バス利用状況、移動手段と目的及びその目的地、バスに対する要望、大村中央商店街に関する質問等について調査した。

3. アンケート調査の解析と考察

(1) 回答者属性

アンケート回答者は女性が 60%と多く、年齢については 60 歳以上の高齢者の回答が 46%と非常に多かった。市役所や出張所に若年齢層の訪問が少ないこと、アンケートを自宅に配布する日時に高齢者や主婦が多かったことが要因と考えられる。職業も同様に、女性や高齢者の回答者が多かったことから、主婦や無職と回答した方が多かった。これに続き、サービス業、農業、公務員の順であった。

(2) 回答者のバス利用頻度と移動手段

図-1 は路線バス利用頻度に対する回答である。アンケート回答者の約半数がバスを利用しないと回答した。利用頻度が週 1 回以下では 86%になる。この要因として、自家用車を利用している移動手段が多い事、バスが他の移動交通手段よりも利便性が劣っている事、路線バスが一部地域で住民の生活様式に合っていない事等が考えられる。また、バスの利用頻度が低い人（利用が週 1 回以下）の殆どは他の移動交通手段があると回答し、その 89.3%が自家用車であった（表-1 参照）。その他では、殆どが他人の車での送迎と回答した。よってバスを利用していない人の大半が、自家用車や他人の車を利用して移動している事が考えられる。タクシーを利用する人の大半は高齢者であった。これはタクシーならば直接目的地へ移動することができ、体力が衰えている高齢者にとって、特に利便性が高い事が要因と考えられる。また家の近所で用を済ませる人は、殆ど自転車・徒歩を回答し、特に大村中心市街地である大村地区で多く見られた。

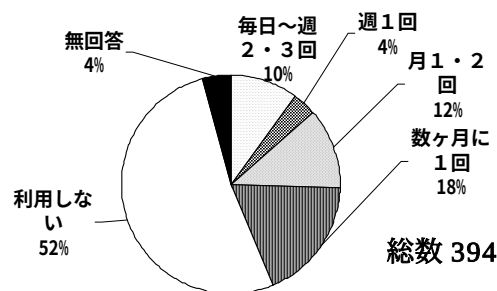


図-1 路線バスの利用頻度

表 1
バス利用頻度の低い人の移動手段

項目	回答率 (%)
自家用車	89.3
タクシー	8.6
バイク	5.3
自転車	12.8
徒歩	10.1
その他	3.0
無回答	3.6

総数 337

4. コミュニティバス導入の際の、バス停の必要性

表-2は医療機関、公共文化施設、駅、市役所、中心市街地、大村アーケード内以上6項目において、今後コミュニティバスが導入される際の、バス停の必要性

表-2 バス停の必要性

単位；人

	医療機関	公共文化	駅	市役所	中心市街	アーケード
全く必要なし	12	11	12	13	13	19
必要なし	6	9	8	11	19	31
どちらでもよい	21	66	47	39	66	101
必要	71	99	83	91	100	69
絶対必要	164	89	124	120	76	54

に対する回答である。回答者は全て正確に評価することができた 274 名であり、各項目五段階で評価してもらった。医療機関の評価が高いのは、高齢者の回答率が高かったこと、現在の大村の路線バスが、病院のすぐ目の前にバス停がない事などが最大の要因と考えられる。大村中心市街地、大村アーケードの項目では、近隣地区の人は必要度が高かったが、遠方地区では、さほどの重要度を示さなかった。特に大村アーケード内ではどちらでもよいと回答した人が多く、関心度が他の項目と比較するとやや低くなっているのがわかる。

5. 大村中央商店街に関する考察

表-3は大村中央商店街にくる際の交通手段に対する回答である(複数回答)。この項目でも自家用車で来ると回答したのは67.5%と高い。しかし商店街周辺では無料駐車場が少なく、利用者には不便となっている。一方路線バスの回答率は24.3%である。各地区から今以上に大村中央商店街へのバスの利便性が高まれば路線バスの利用率は上がり、自家用車の利用率は下がると考えられ、この問題も改善の方向に進むことが考えられる。また、商店街に近い地区では、自転車や徒歩と回答した人が多かった。

表-3 大村中央商店街に訪れる際の交通手段(複数回答可)

項目	回答率(%)
路線バス	24.3
タクシー	5.9
自家用車	67.5
バイク	3.3
自転車	5.6
徒歩	10.8
その他	3.6
無回答	4.6

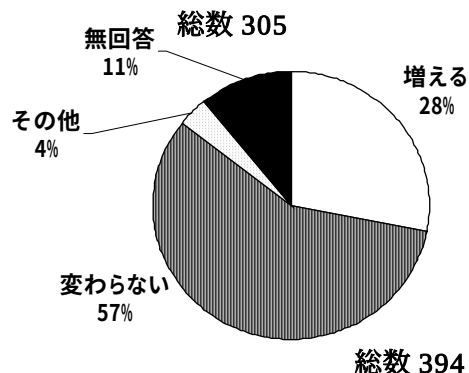


図-2 コミュニティバス導入後の大村中央商店街の利用頻度

6. おわりに

今回のアンケート調査によって、大村市民が現状のバスにあまり満足していないということがわかった。特に高齢者のバスに対する関心は強く、また中年層の人達も自分が高齢者になったとき、車の運転ができなくなったときに、代わりとなる交通手段があるか心配であるという意見を述べる人がいた。

大村中央商店街では今後の活性化が問題であり、コミュニティバスの導入に大きな期待はあるが、それ以前に各店が大村中央商店街にしかないような店にするなど、一店一店の工夫も大きな課題となることが考えられる。高齢社会となる今後、路線バスは市民の足として今まで以上に非常に重要になることが予想され、交通事情や住民の生活様式に対応した路線バスのあり方が求められる。

参考文献

- 1) 鈴木文彦：路線バスの現在・未来 PART 2, グランプリ出版, pp.201-204, 2001