

公共交通活性化策に関する研究～筑前町福祉バス認知度向上の取り組み～

福岡大学工学部 学生会員 ○助廣 大
 福岡大学工学部 正会員 辰巳 浩
 福岡大学工学部 正会員 堤 香代子

1. はじめに

近年、交通を取り巻く環境は著しく変化している。すなわち、モータリゼーションの進展と人口減少により、公共交通の利用者が減少し、自家用車を運転できない高齢者や子供、身体障害者、病人などの移動手段が断たれるという交通問題が深刻化し、早急な解決を迫られている。それに対し、各自治体では、路線バス維持のために税金による赤字補填を行ったり、バス事業者が撤退した路線をカバーするために代替バス、コミュニティバス、福祉バス等を運行したりしている。しかしながら、自治体によるバスの運行については利用者が伸び悩んでいるケースも多くみられる。

本稿では、筑前町における公共交通活性化の取り組みのひとつとして実施した福祉バス認知度向上の取り組みとその効果について報告する。

2. 筑前町公共交通活性化対策委員会

筑前町では、平成 22 年度に「筑前町公共交通活性化対策委員会」を発足させた。委員会では、筑前町の公共交通の利用実態および住民のバス利用意向を把握することにより、現状の問題・課題を明らかにし、公共交通空白地域を解消するとともに、いかにして交通の利便性を向上させるかについて検討された。その結果、交通結節機能の強化、福祉バスの運行改善と周知の強化を行うこととなった。交通結節機能の強化については、路線バスのバス停周辺に P&R のための駐車場と C&R のための駐輪場を整備するとともに、これまでは福祉施設へ乗り入れていた福祉バスを路線バスに接続することとなった。また、福祉バスの運行改善については、平成 23 年 7 月 1 日より試行運行という形でダイヤを一新し、それまで隔日運行で 1 日 2 便だったものを毎日運行で 1 日 3 便に増やすこととなった。

3. 福祉バスの認知度向上の取り組み

筑前町公共交通活性化対策委員会で行った住民アンケート調査により、福祉バスに関する認知度が非常に低いことが把握された。そこで、試行運行の開始にあわせ、本研究では周知活動を実施するとともに、アンケート調査による効果把握を行った。

具体的な周知活動の取り組み内容は、1)福祉バスパンフレット(時刻表・路線図を掲載した携帯冊子)を作成し、筑前町住民に「広報ちくぜん」とともに全戸配布(図-1)、2)福祉バスのポスターを作成し、町内の公共施設に掲示(図-2)、3)福祉バスの HP 作成の 3 点である。

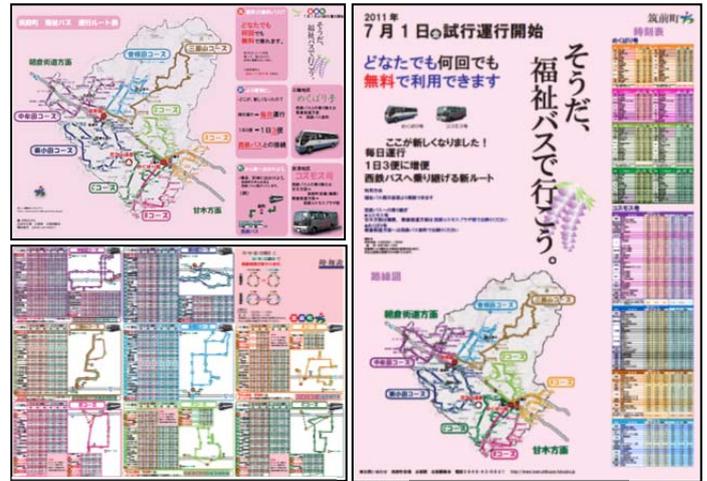


図 1 パンフレット(表・裏)

図 2 ポスター

4. アンケート調査の概要

福祉バスの認知度と周知活動の効果を把握するため、筑前町住民に対して、ヒアリング形式によるアンケート調査を行った。調査概要は表 1 に示すとおりである。被験者数は 342 人であった。

表 1 調査の概要

日時	2011 年 9 月 20 日(火) 13:00～19:00	
調査場所	1)A コープ みわ店 2)A コープ 夜須店 3)役場本庁舎玄関+コスモスプラザ周辺 4)めくばー周辺 5)グリーン・パル 6)マルキョウ 朝倉店	
質問事項	福祉バスについて	福祉バス、改正、認知時期、知ったきっかけ
	サービスについて	誰でも無料という形態、ルート、時間帯
	取り組みについて	ポスター、パンフレット、HP の認知度
	利用実態	利用有無、利用頻度、利用目的
	意識について	利用への意識、望む利用条件、必要度
	属性	性別、年代、職業、居住地、免許有無、自家用車利用頻度、よく見る情報媒体
被験者数	342 人	

5. 調査結果

5.1 福祉バス認知に関する項目

以下に福祉バスに関する認知度を示す。筑前町に福祉バスが走っていることを「知っている」と回答した割合は約 8 割を占め、その中で 7/1 の試行運行開始を「知っている」との回答は約 6 割であった。さらにその中で、福祉バスの認知時期が 7 月 1 日以降、すなわち周知活動によって認知したのは約 4 割という結果であった。また、年齢層別にみると、福祉バス認知度及び試行運行開始認知度は、年齢が上がるほど認知度が高くなる傾向が顕著に表れた(図 3、図 4)。また、認知時期については、「7/1 以降」という回答した割合は 20～60 歳

代が多く、これらの世代により大きな周知効果があったといえる(図5)。



図3 福祉バス認知度



図4 試行運行開始認知度

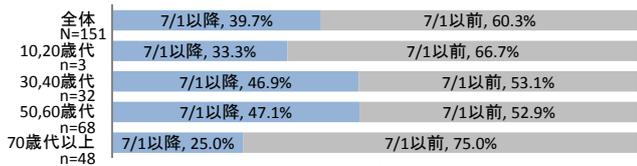


図5 認知時期

5.2 福祉バスのサービスに関する項目

i. 福祉バスのサービス内容に関する認知度

以下に福祉バスのサービス内容に関する認知度を示す。福祉バスが「誰でも乗れる」ということの認知度は、約7割であった。また、「無料で乗れる」ということの認知度は、約8割であった。年齢層別にみると、「誰でも乗れる」ということの認知度は年齢が上がるほど高くなる傾向が表れた(図6)。一方、「無料で乗れる」ことの認知度については年齢層による差はさほどみられなかった(図7)。



図6 「誰でも乗れる」ということの認知度



図7 「無料で乗れる」ということの認知度

ii. 福祉バスの運行状況に関する認知度

以下に福祉バスの運行状況に関する認知度を示す。ルートの認知度は「よく知っている」「だいたい知っている」との回答が約4割であり、時間帯の認知度における同様の回答は約3割であった。このことから、ルートの認知度よりも時間帯の認知度が低いといえる。また、年齢層別にみると、年齢が上がるほど認知度が高くなる傾向が表れた(図8、図9)。

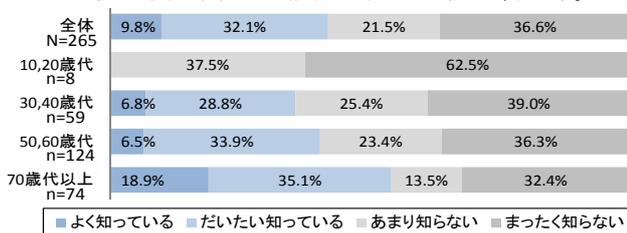


図8 ルート認知度

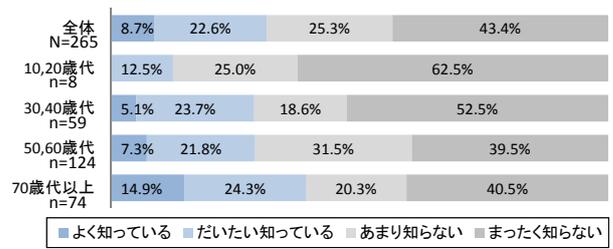


図9 時間帯認知度

5.3 周知活動の効果

図10に周知活動の効果を示す。「ポスター」の認知度は約5割、「パンフレット」の認知度は約6割、「福祉バスHP」の認知度は約5%という結果であった。今回の調査から、現状の筑前町においては、「パンフレット」が最も効果的な周知手段であることがわかった。その理由として、全戸配布を行ったことが挙げられる。また、現状ではインターネットによる周知活動では十分な効果が期待できないといえる。

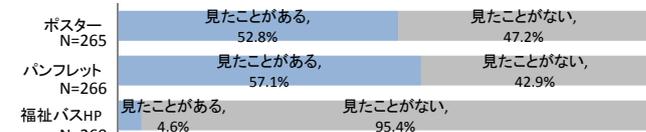


図10 時間帯認知度

5.4 福祉バス利用実態

図11に福祉バスの利用実態を示す。福祉バスを「利用したことがある」との回答は約1割であった。また、年齢層別にみると、70歳代以上の利用が多いことが確認できた。

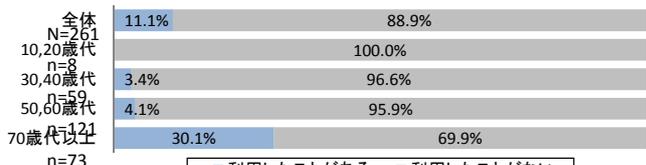


図11 福祉バス利用有無

5.5 今後の利用への意識

以下に住民の今後の福祉バス利用への意識を示す。「今後も利用しない」との回答が2割以下であることから今後の利用への意識は高いといえる(図12)。また、必要度に関しても、「必要」「どちらかといえば必要」との回答が9割以上を占めている(図13)。

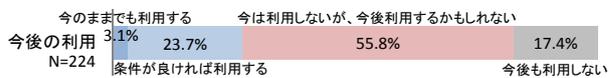


図12 今後の利用への意識

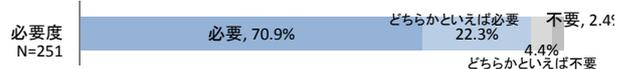


図13 福祉バス必要度

6. まとめ

本研究では、筑前町福祉バスの周知活動を実施し、アンケート調査による認知度、利用実態、住民意識を把握するとともに、周知効果について検証した。その結果、周知活動は一定の効果을あげていること、現状での利用者は非常に少ないということ、福祉バスに対する意識は高いということ、が確認できた。今後は、再度アンケート調査を実施し、福祉バスのサービス内容の改善を検討する予定である。