

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～

福岡大学工学部社会デザイン工学科 辰巳 浩, 堤 香代子, 助廣 大

I. 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。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極端に少ない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一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。

II. 対象地



本研究の対象地である筑前町は平成17年3月22日に旧夜須町と旧三輪町が合併することにより誕生した町で、福岡県の筑紫平野の北部に位置する町である。面積は約67km²と福岡市の約1/5程度、人口約3万人の小さな町で、従来より米・麦・小麦の普通作を中心とした農業地帯である。しかしながら、福岡都市圏や久留米広域圏に近接しているという立地条件より人口減少は緩やかにとどめている。一方で少子高齢化が進行している。

南北方向に縦長である町の中心を東西方向に横断する386号線が特徴的で、主要生活施設はこの沿線に立地している。主要な公共交通機関はこの線に集中しているため東西方向への移動は容易であるが、南北方向には無料の福祉バスが町内をくまなく回るように運行されているものの、低頻度の運行（隔日運行、1日2便（平成23年7月1日よりダイヤ改正後試行運行開始、毎日運行、1日3便））であったため日常的な移動が困難な状況であった。さらに、町内の公共交通施設から500m以上離れている公共交通空白地域も複数存在する。そこで、筑前町における公共交通の在り方を検討するため平成22年に委員会が発足された。

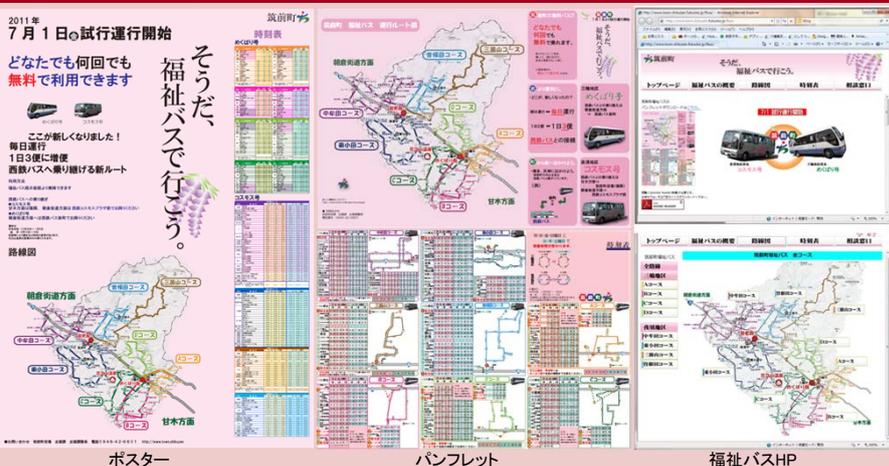
III. 筑前町公共交通活性化対策委員会

公共交通の利用実態、住民のバス利用意向を把握することで、現状での問題・課題を明らかにし、サービスレベルを含め住民が便利に利用できる移動交通手段をどう確保するのか、役場・民間などの役割分担を決め、総合的な公共交通を考えることにより、筑前町の「公共交通空白地域」の解消、福祉バスの利用促進など、筑前町における公共交通の在り方を検討するものである。

委員会は筑前町における公共交通の必要性や改善点、公共交通空白地域への対応、交通モード間の連携、さらに広報や、バリアフリー化等を検討することで福祉バスを見直し、試行運行を平成23年7月1日に開始することとした。

また、町内全住民を対象としたアンケート調査により、福祉バスに対する問題の一つとして「認知度」が低いという事が明確となった。このことを受け、試行運行開始に伴い「筑前町福祉バス認知度向上の取り組み」として認知度向上を目的とした周知活動及びその効果と、認知度の把握を目的とした住民ヒアリング調査を本研究が担当した。

IV. 認知度向上の取り組み

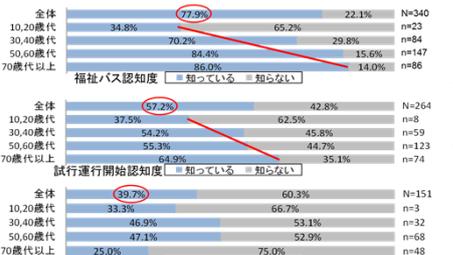


認知度向上の取り組みとして 1)ポスター、2)パンフレット、3)福祉バスHPを作成した。これらは試行運行開始前に、ポスターは町の公共施設等に掲示され、パンフレットは町の広報に入れ町内に全戸配布された。福祉バスHPも開設された。その後試行運行が開始された。試行運行開始から2ヶ月たった平成23年9月20日に町内4つのスーパーと公共施設周辺で住民ヒアリング調査を実施した。概要については下表の通りである。調査員13人体制で調査したところ、合計で342名の協力を得ることができた。

調査概要	
日時	H23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 周知活動について 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

V. 調査結果

福祉バスについて



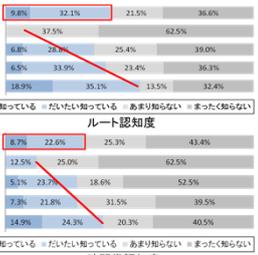
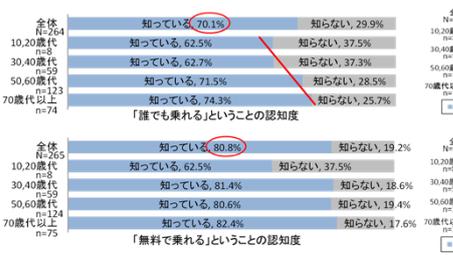
福祉バスを「知っている」との回答は全体の約8割、そのうち試行運行開始を「知っている」との回答は約6割、認知時期が試行運行開始以降（7/1以降）との回答は約4割という結果が得られた。

また、福祉バス認知度及び試行運行開始認知度に関しては年齢が上がるほど認知度が上昇する傾向があらわれた。



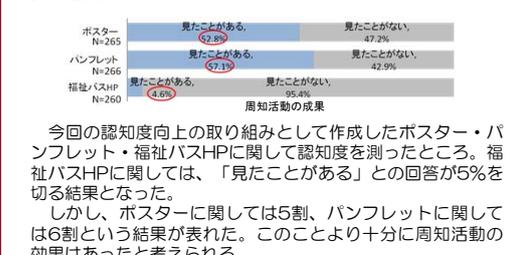
左のグラフより以下のことがわかった。被験者全体を1.0としたときに福祉バスを知っている、すなわち現在福祉バスを知っている人は0.8となる。そのうち試行運行を何らかの形で認知した人、すなわち周知活動の純粋な成果といえるものは0.5といえる。さらに、7/1以降に福祉バスを認知した人、すなわち新たに福祉バスを認知することになった人は0.2となる。

サービスについて



サービスに関しては、誰でも乗れることを「知っている」との回答は全体の7割、無料で乗れることを「知っている」との回答は全体の8割であった。ルートを「よく知っている」との回答は合計で4割、時間帯を「よく知っている」との回答は合計で3割であった。以上のことから、バスの形態の認知度は比較的高いが、詳細な運行情報に関しては認知度が低いという事がわかった。

周知活動について



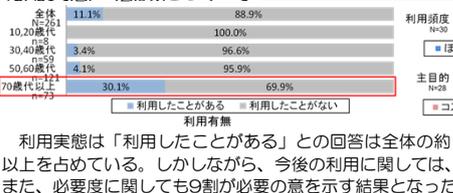
今後の課題
 今回の認知度向上の取り組みとして作成したポスター・パンフレット・福祉バスHPに関して、認知度を測ったところ、福祉バスHPに関しては、「見たことがある」との回答が5%を切る結果となった。

しかし、ポスターに関しては5割、パンフレットに関しては6割という結果が表れた。このことより十分に周知活動の効果はあったと考えられる。

今回の周知活動によって、認知度向上は確認できたが、利用に関してはあまり結びついていないことから、住民への再アンケートによるニーズ把握と、それに伴うサービス内容の改善が必要と考えられる。

さらに、本当に移動手段がなく、足の弱い交通弱者への公共交通手段の提供も必要だと考えられる。

利用実態・意識について



利用実態は「利用したことがある」との回答は全体の約1割、さらに70歳以上が主であった。定期的な利用も半数である。また、利用目的も公共施設が6割以上を占めている。しかしながら、今後の利用に関しては、「今のままでも利用する」との回答は3%であるものの、潜在需要は8割見込めることが分かった。

また、必要度に関しては9割が必要の意を示す結果となった。