

## 地方都市（熊野町）における高齢者のための 生活バス実証運行の利用実態に基づいた本運行計画

高井 広行

### Study on the Bus Services for the Elderly People based on the Trial in a Local Town (Kumano-Cho)

Hiroyuki TAKAI

#### Synopsis

In Kumano-Cho with the Hiroshima Dentetsu Bus services which is an only public transportation, some of the bus routes as “the Kotei-Heights etc “ were abolished. Aging rate in Kumano-Cho is 28% now, the ratio is higher compared with another neighborhood areas. And the existence of geographical slopes in the surroundings has been the obstacles of residents’ daily movements. Then, this plan is examined and the transport planning which reflected the residents’ opinions as much as possible is carried out. Furthermore, by the analysis for performing an actual operation for six months, collecting the passengers data, requests and opinions, and considering the results of the data from July 2 to December 22 in 2012, the operation are investigated, and the bus-plan was considered of this operation from the results was also newly born.

Keywords: Bus Planning, Elderly People, Residents’ Opinions

#### 1. はじめに

地方都市においては高齢化の進行により、生活するための移動手段に不満を有する人も多く、健康・福祉や生活困難に陥る人が増加する傾向にある。これらの人々の生活のための移動手段を確保することは緊急の課題<sup>1)</sup>である。熊野町では平成 18 年に町内唯一の公共交通機関である広島電鉄バスが、経営悪化のため一部路線を廃止した。熊野町は高齢化率 28%<sup>2)</sup> と高く、谷合に町があるため町内の坂の存在が住民の生活の障害となっている。そのためバスの減便は住民に不自由を強いるようになった。そこで平成 23 年のワークショップ結果を用いて、移動困難者のための生活交通計画を立案し

た。その計画に基づき平成 24 年 7 月より半年間の期間、おでかけ号と称した実証運行を行った。その利用状況及び要望・意見を収集した結果を本運行のための運行計画及び運用計画策定に反映した。その状況について述べる。

#### 2. 生活交通計画の考え方

##### (1) 生活交通計画の概要

生活交通計画の前提条件と考え方を以下に示す。

- 1 既存のバスの路線は維持・存続させる
- 2 新たに運行する生活交通は有償としない
- 3 新たに運行する生活交通の対象は、主として高齢者、障

がい者の方々等の交通弱者とする

4 デマンド運行は考えず、運行ルートは順周りと逆周りを交互に運行する(図1)

5 新たな生活交通の運行は実証運行を行い、その結果によりその後の実施を判断する。さらに基本となる方向性に、タクシー事業者等への委託、地域健康センターや各公民館、役場を拠点とし、3つの地域に分けて周回する。

まず、バス路線・停留所・運行計画を考えるために平成23年各3地区、各3回のワークショップより町民の希望等を基に詳細な実証運行計画を策定した。また、熊野町の人口推移と地区特性を示す指標特性を表1、2に示す。

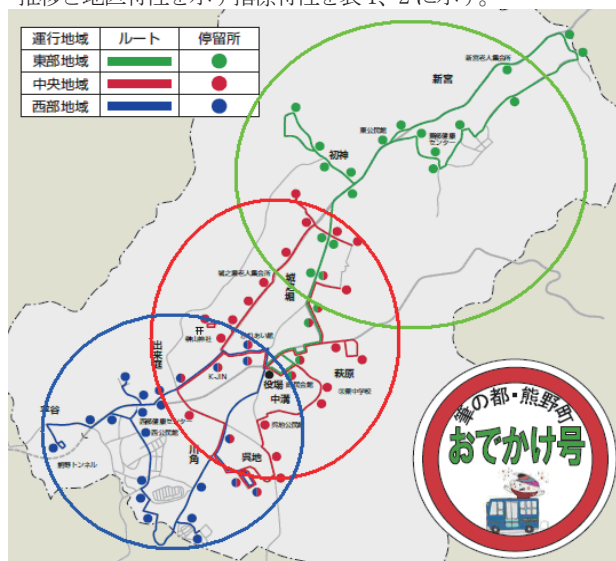


図1 実証運行の路線計画と停留所

実証運行を行うための準備段階として、5月に停留所設置のための町民の方々、6月に熊野町議会で説明を行い、町広報6月号とホームページに運用等を掲載。自治会連合会に運用内容についての説明。ワークショップ<sup>3)</sup>参加者に運用内容についての説明。タクシー事業者と委託契約の締結。時刻表・ルート図を新聞折込にて各戸に配布、停留所設置を完了した。

表1 熊野町人口推移<sup>1)</sup> (単位:人)

	平成7年	平成12年	平成17年	平成23年	平成24年
総人口	24,953	25,392	25,103	25,120	24,986
65歳以上人口	3,222	3,924	5,041	6,758	7,059
高齢化率	12.9%	15.5%	20.1%	26.9%	28.3%

表2 熊野町地区別特性<sup>2)</sup>

地区名	人口	うち65歳以上	高齢化率	地域名	地域別人口構成率	うち65歳以上	地域別高齢化率	
初神	930	266	28.6%	東部	2,583	10.3%	759	
新宮	1,653	493	29.8%					
城乃堀	3,084	858	27.8%					
萩原	3,638	995	27.3%	中央	14,246	57.0%	4,126	
中溝	1,736	665	38.3%					
呉地	2,834	789	27.8%					
出来産	2,953	819	27.7%					
川角	3,013	397	13.2%					
平谷	1,190	385	32.4%	西部	8,157	32.6%	2,174	
貴船	1,247	399	32.0%					
石神	734	282	38.4%					
神田	471	182	38.6%					
柿迫	593	265	44.7%					
東山	909	264	29.0%					
合計	24,986	7,059	28.3%					合計

(2) 生活交通計画の策定

全3回のワークショップ終了後、これまで議論した事柄及び意見調整で注意点を考慮し、生活交通計画のルートを提案した。停留所計画では、各地域にある公共施設を重点的に利用することをはじめ、各商店や病院等の利用があげられた。そこで、ルート及び停留所予定地点が運行上問題ないか現地調査を行った。その結果、提案された停留所の数ヶ所かが停留危険と判断された。

1) 東部地区 停留可能地点・希望地点は全部で34ヶ所挙げられた。その内訳は団地内6ヶ所・商店6ヶ所・医療介護施設2ヶ所・民家前道路15ヶ所・公共施設5ヶ所である。ルートに関しては、松ヶ丘団地を通らずに深原方面を回ってほしい。空地は奥でUターンするのではなく、浄水場まで行き転回した方がいい。新宮苑団地内でのUターンではなく、転回した方がいい。などの意見があげられた。

2) 中央地区 停留可能地点・希望地点は全部で61ヶ所であった。その内訳は、団地内9ヶ所・商店12ヶ所・医療介護施設3ヶ所・民家前道路26ヶ所・公共施設11ヶ所である。ルートに関しては、北部農道を追加し、筆の里工房・誠和園・城之堀方面の意見があげられた。また、深原のルートを希望する意見もあがった。

3) 西部地区 停留可能地点・希望地点は全部で36ヶ所計画された。その内訳は団地内7ヶ所・商店7ヶ所・医療介護施設3ヶ所・民家前道路9ヶ所・公共施設10ヶ所である。また、西部地区より東側に集中している病院・商店に行きたいとする要望が多くあるため、そこまでの希望ルートを追加した。

そこで、最も現実的なルートおよび停留所位置案を設定し、現地の住民に協力をお願いし決定した。さらに、全てのルートについて実際に走行し、それらの所要時間を計測、実際の運用のための計画資料とした。運行曜日は東部地区「月・水・土の午前」中央地区「火・金」西部地区「木・土の午後」で一日6便、各一回の運行時間は1時間内で回れるよう考慮し、各運行は時計方向(順周り)反時計方向(逆回り)とした。各地区の周回平均時間は乗降時間を考慮し実測した結果、東部39分45秒・中央地区北28分30秒・中央南22分30秒・中央合計51分・西部36分40秒となった。最終的な運行時間計画では午前3回・午後3回となった。また、すべてのルートは熊野町役場を発着するものとした。

(3) 実証運行の方法

実証運行は平成24年度7月から12月の半年間、町の福祉基金を用いて社会実験を行った。実証運行の1ヶ月ごとに利用状況を把握し、各ルートの利用人数・評価・改善点等の検証を行う。存続可能基準として現在、1便の運行平均乗客数を5人程度と考えている。その基準を満たすことができれば本格運用を考える資料となる。実証運行を行うための準備段階として、5月に停留所設置のための町民の方々と6月に熊野町議会で説明を行い、町広報6月号とホームページに運用等を掲載した。自治会連合会およびワークショップ参加者には運用内容についての説明を別途行った。停留所設置総数は

地方都市（熊野町）における高齢者のための生活バス実証運行の利用実態に基づいた本運行計画

112 箇所である。いま、7 月 2 日に行ったおでかけ号の出発式の模様を写真 1 に示す。



写真 1 おでかけ号出発式と停留所

3. 実証運行の利用実態

(1) 利用実態

実証運行の実施期間は平成 24 年 7 月 2 日から 12 月 22 日の 144 日間であった。利用状況を表 3 に示す。東部地域は 1038 人（1 便あたり平均 3.0 人）、中央地域は 1609 人（1 便あたり平均 5.5 人）西部地域は 1051 人（1 便あたり平均 4.8 人）合計 3698 人（1 便平均 4.3 人）が利用している。東部地域では利用者数は月ごとに増加しており、「おでかけ号」のルートや時刻表が認識され、利用者のロコミから利用者が増加したと考えられる。西部地域、中央地域では、月の増減の変動が小さいことから利用者が固定化し、安定した利用が行われていることが考えられる。東部地域の利用者は、「役場」から「朝日交通前」までの区間が 300 人以上で、「県浄水場下」では 100 人以上、「海上側上」から「深原橋」の区間では 150 人以上と利用者が多い。中央地域では「ゆうあいホーム」は 300 人以上で「藤三前」から「洗濯屋さん前」の区間では 200 人以上と利用者が多い。西部地域では、「平谷台団地」から「ひまわりクラブ前」までの区間は 400 人以上と利用者が多い。これらの停留所は金融機関や病院、大型店等から離れている場所や坂が急で長く移動が困難な団地の住民が多い。特に路線の削除により、移動が困難となった「皇帝ハイツ」がもっとも多く利用者がいる。公共施設とバスの乗り換えとしての役場、お風呂利用として地域健康センターが多く利用されている。

便別・月別利用状況を表 4 に示す。最も利用人数が多いのは 1 便で 33%、ついで 2 便で 22%、3 便 15%と午前の利用が 70%と多い。逆に、午後の便は全体の 3 分の一となり、最後の 2 便は全利用者数の 1 割を下回っている。

便別・曜日別利用状況を表 5 に示す。曜日ごとの利用状況では中央地域の火曜日、金曜日の 1 便と 2 便の利用者が多いが、3 便以降の便では利用者が少ないことがわかる。西部地域の 4 便の利用者が他の地域とくらべて多く利用され、午後の利用が増加する傾向がある。東部地域では毎週 2.5 日と他の地域とくらべて多く運行されているが利用者が分散され乗客数が少なくなっている。西部地域は利用者数では土曜日の運行が午後だけのため、他の地域とくらべて午後の 3 便から 6 便では便ごとの平均乗客数が他の地域とくらべて多く

なっている。このことから、土曜日だけでなく、水曜日の午後の便の利用にも影響し増加していると考えられる。全体では 1 便がもっとも多く、後の便になるほど乗客数が減少していることがわかる。特に、午後の便の乗客数は午前のお半分以下となっている。

表 3 地区別・月ごとの利用状況

	利用者数 (人)							運行日数	1 便あたり平均利用者数
	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合計		
東部地域	110	133	172	197	208	218	1,038	58.5 日	3.0 人
中央地域	254	286	248	335	270	216	1,609	49 日	5.5 人
西部地域	173	181	195	199	144	159	1,051	36.5 日	4.8 人
計	537	600	615	731	622	593	3,698	144 日	4.3 人

表 4 便別・月ごとの利用状況

	利用者数 (人)							率
	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合計	
第 1 便	172	219	219	226	206	188	1,230	33.3%
第 2 便	130	123	129	150	141	126	799	21.6%
第 3 便	57	93	77	116	104	109	556	15.0%
第 4 便	55	62	78	97	69	79	440	11.9%
第 5 便	59	53	62	73	45	57	349	9.4%
第 6 便	64	50	50	69	57	34	324	8.8%
計	537	600	615	731	622	593	3,698	100%

表 5 曜日別、便ごとの利用状況

	利用者数 (人)							合計	
	月		火		水		木		
	東部	中央	西部	東部	中央	東部	西部		
第 1 便	105	304	256	138	321	106	-	1,230	
第 2 便	80	227	132	92	219	49	-	799	
第 3 便	83	65	134	84	86	104	-	556	
第 4 便	46	56	130	41	64	-	103	440	
第 5 便	21	55	78	19	91	-	85	349	
第 6 便	23	68	93	47	53	-	40	324	
計	358	775	823	421	834	259	228	3,698	

次に停留所別の各地域の区間の乗降客数および区間乗客数について図 2~4 に示す。東部地域の順周りでは、乗客数は停留所がつくごとに増加し朝日交通から役場の区間で降車するまで降りる停留所が無く、金融機関や買い物ができる大型店や病院が集中し、乗客が分散して乗り降りできないため、利用しにくい環境になっていると考えられる。

中央地域の順周りの降りる停留所がゆうあいホームと藤三前・J A 萩原支店前・佛圓司法書士事務所前の 2 つのポイントがあり、ゆうあいホームには豊岡商店前から皇帝ハイツの区間の乗車した利用者が降りる停留所となっている。藤三前・J A 萩原支店前・佛圓司法書士事務所前の区間で降りる人はかめだ屋前から少し増加し榊山団地や緑翠園多くの利用者が乗車する。降車する停留所が分散しているため、おでかけ号を利用しやすい路線となっている。

西部地域の順周りでは皇帝ハイツや大原ハイツ、グリーンタウンで乗った人はひまわりクラブ前から大岩薬局前までの区間で降車し、平谷台団地で乗車した人は K-J i n やふれあい館役場で降りるため、区間乗客数は高い値を示しており、乗降状況は乗りやすく利用しやすい環境にあると推測できる。

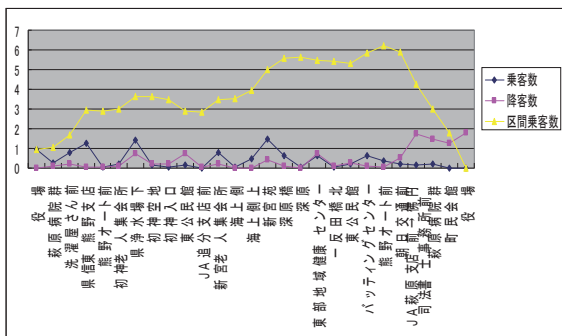


図2 東部地域順周りの区間乗客数

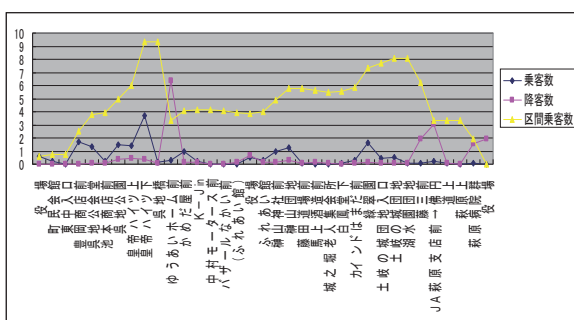


図3 中央地域順周りの区間乗客数

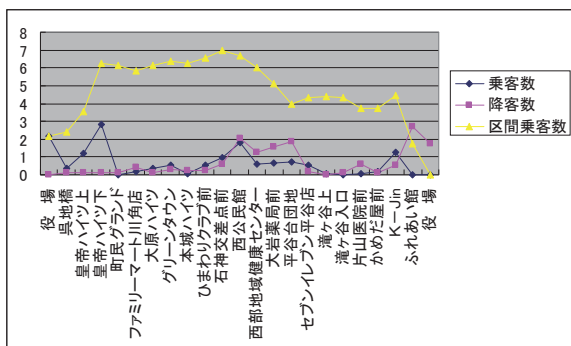


図4 西部地域順周りの区間乗客数

利用実態の例として中央地域順周りの7月から12月までの停留所ごとの乗り降りの利用者数の合計を図5に示す。最も乗客数の多い停留所は皇帝ハイツ前で181人、ついで呉地公会堂前で81人である。後客人数ではゆうあいホーム前で312人とスーパーマーケットの買い物客が多く利用している。ついで、佛圓司法書士事務所前の150人である。

東部地域は土曜日が午前中だけのため、1便から3便までの午前の利用者数が多くなっている傾向にある。1便と3便の便ごとの平均乗客数が多く、とくに、順回りの利用者が多いことがわかる。

(2) 実証運行の評価

実証運行の評価として表6に1便平均利用者について示す。

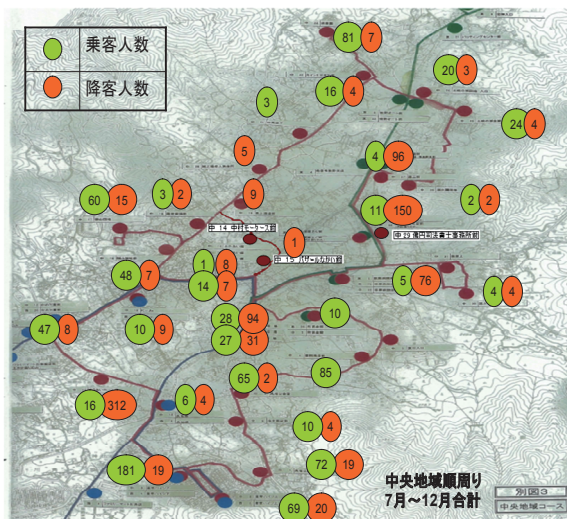


図5 各停留所の利用者数

3地域とも午前の利用者が多い。西部地域でも午前の利用者が多いが午後の4便が4.8人と他の地域と比べやや多く利用されている。土曜日の午前は東部地域、午後は西部地域が利用するようにしたことが、西部地域の午後の利用者数がやや増加した結果となった。

地区の65歳以上居住人口の千人あたりの1便平均を算出すると、東部地域の利用が3.90人と最も多く、中央地域は1.33人、西部地域は2.21人となった。本町では、とくに、高齢化が著しく地形的にも悪条件である東部地域の人々に大いに利用していただくことも本運行の重要な目的のひとつでもある。中央地域は団地が多く、さらに高齢者人口が多いことから、中央地域の千人あたりの1便平均が少ない結果となった。他の町で行われている生活交通の千人あたりの1便平均(表7)と比較しても、東部地域は多くの利用者いることがわかる。中央地域も利用者数についても他の地域(福富町、安芸津町、海田町、大竹市)と比べて高く評価できる値となっている。

表6 「おでかけ号」の平均利用者数(試運行)

	1便平均			千人あたりの1便平均		
	東部地域	中央地域	西部地域	東部地域	中央地域	西部地域
1便	4.986	12.755	10.240	6.57	3.09	4.71
2便	3.157	9.102	5.280	4.16	2.21	2.43
3便	3.871	3.082	5.360	5.10	0.75	2.47
4便	1.851	2.449	4.854	2.44	0.59	2.23
5便	0.894	2.980	3.417	1.18	0.72	1.57
6便	1.447	2.469	2.750	1.91	0.60	1.26
1便あたりの乗客数	2.957	5.473	4.799	3.90	1.33	2.21

表7 東広島市の平均利用者数<sup>4)</sup>

路線名	運行日	運行便数	利用者数		千人あたり	
			計	千人あたり		
福富町	竹仁線	週2日(火・金)	5便/日	2.02	2.88	1.10
	久芳線	週2日(火・金)	5便/日	0.86		
豊栄町	百原線	週2日(月・木)	4便/日	3.725	12.45	3.39
	能良線・安宿線	週2日(月・木)	4便/日	3.5		
安芸津町	飯田線・清武西線	週2日(火・金)	4便/日	5.225	15.85	1.35
	木谷線	週2日(月・木)	5便/日	4.775		
海田町	小松原・大芝線	週2日(水・土)	5便/日	6.225	14.4	1.23
	風早・大田線	週2日(火・金)	5便/日	4.85		
大竹	週7日	34・32便/日	6.13	6.13	0.21	

#### 4. 利用者アンケート

実施期間は平成24年8月20日から9月15日までで、実施方法はおでかけ号車内での配布及び回収を行った。アンケート回収者数は総数で68名（内訳：東部：23名、中央：29名、西部：16名）アンケート項目は「個人属性」「利用目的」「乗車場所及び降車場所」「これまでの外出時の移動手段」「現在の運行ルートへの満足度」「停留所場所への満足度」「運行の頻度の満足度」の7項目である。回答者の年齢は、60歳代～70歳代が7割を超え、性別では女性が8割を超えている。利用目的は、全体では1位：買い物、2位：公共施設、3位：病院となっている。満足度ではルートについては約7割、停留所については約8割、運行頻度については、約5割が満足と答えている。

利用目的をみると全体の34%が買い物であり、病院が24%と買い物目的がやや多くなっている。満足度ではルートについては74%、停留所79%、運行頻度63%が満足（満足+やや満足）と答えており、比較的満足度が高いように思える。また、自由意見にも感謝されている声が多くあり、今後も存続を希望するという意見が多い。また、要望としては便数を増やして欲しい、運行や時刻表を老人にもわかりやすくして欲しいという意見が多い。

実証事業の半分を経過した時点で、中間見直しを行った。

##### 1) 未利用又は利用の少ない停留所の検討

削除することを視野に検討したが、今回現状を維持することとした。

##### 2) 運行ルートおよび停留所の追加等の検討

利用者アンケート及び住民から直接要望のあった次の内容を検討し、対応可能なものは対応した。

「おでかけ号」利用者アンケート

地域名

「おでかけ号」の運行に関して、今後の参考とするためアンケートをさせていただきます。ぜひ、ご協力ください。

各項目において、当てはまる選択肢に「○」でお答えください。  
（ ）内は、可能な限り記入してください。

1 性別及び年齢  
① 男性                      ② 女性                      (      ) 歳

2 利用の目的（主なものを一つ）  
① 買い物（町内）に行くため                      ② 役場・公民館など公共施設へ行くため  
③ 病院（町内）に行くため                      ④ 路線バスなどへの乗り継ぎのため  
⑤ その他（                      ）

3 乗車場所及び降車場所  
・どのバス停から乗りましたか（バス停名：                      ）  
・どのバス停で降りますか（バス停名：                      ）

4 これまでの外出時の移動手段（複数回答可）  
① 広電バス                      ② タクシー  
③ 身内や近所の方の車へ同乗                      ④ 徒歩  
⑤ 自家用車又はバイク・自転車                      ⑥ ほとんど外出しない

5 現在の運行ルート  
① 満足している                      ② やや満足している  
③ どちらとも言えない                      ④ やや不満である                      ⑤ 不満である

6 停留所の場所  
① 満足している                      ② やや満足している  
③ どちらとも言えない                      ④ やや不満である                      ⑤ 不満である

7 運行の頻度（回数）  
① 満足している                      ② やや満足している  
③ どちらとも言えない                      ④ やや不満である                      ⑤ 不満である

※今後どうしたら利用しやすくなるかなど、ご意見があれば記入してください。

※ ご協力ありがとうございました。

図6 アンケート調査票

中央地域：町道中溝萩原線（馬橋から東側）へルート延長及び停留所の追加…11月27日運行の便より対応

西部地域：平谷地区へ停留所の追加…検討の結果、停留所の設置場所の停車が困難

西部地域：町民体育館へルート延長及び停留所の追加…11月14日運行の便から対応

##### 3) その他

安芸農業協同組合萩原支店の移転に伴い、11月19日の便から「JA萩原支店前」停留所を廃止し「佛圓司法書士事務所前」を新たに設置。

#### 5. 生活交通計画の本運行

実証運行の結果を踏まえ、利用人数が期待通り多かったこと。町民の存続希望が強かったこと。それらのことを踏まえ、議会の了承が得られ、平成25年4月より本運行を始める計画が固まった。しかし、実証運行を最終的に見直しより効果的な計画を立案する。そこで本運行計画の修正内容について示す。

##### (1) 運行ルート

・中央地域は町道中溝萩原線（馬橋から東側）へルート延長及び停留所の追加（中村モータース前、バザールなかい前）  
・西部地域は町民体育館へルート延長及び停留所の追加（町民グラウンド）を行った。

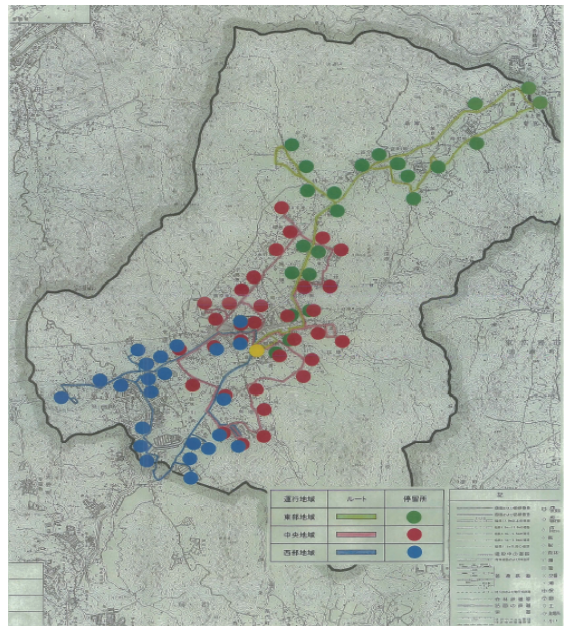


図7 路線計画と停留所

##### (2) 運行頻度

・役場、金融機関等が休みである土曜日の運行を削除し1週間あたり5日（：平日）の運行日とする。

・運行の時間を1時間短くし、タクシー事業者への委託（ジャンボタクシー借上げ時間）を1日あたり7時間運行していたものを6時間とする。

・各地域とも1週間に1度は、地域健康センター又は町

民会館の入浴可能な日を運行することとした。

・1週間あたり5日の運行日の割り振りとして、実証事業の際の乗車総数から、中央地域は、最も多く便数を確保しても良いと判断し実証事業と同様の2日とする。

・月曜日を東部地域と西部地域で0.5日ずつとするとし、実証事業の際、午後の利用が少なかった東部地域は午前のみとし、西部地域を午後とする。

表8 本運行の時刻表案

地区	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日
東部地域 9便	午前	9:00~9:50 (乗車)		9:00~9:50 (乗車)		
		10:00~10:50 (乗車)		10:00~10:50 (乗車)		
		11:00~11:50 (乗車)		11:00~11:50 (乗車)		
	昼休憩			12:00~13:00 (乗車)		
				13:00~13:50 (乗車)		
	午後			14:00~14:50 (乗車)		
			15:00~15:30 (乗車)			
中央地域 10便	午前		9:00~10:00 (乗車)		9:00~10:00 (乗車)	
			10:15~11:15 (乗車)		10:15~11:15 (乗車)	
			11:30~12:30 (乗車)		11:30~12:30 (乗車)	
	昼休憩		12:30~13:30 (乗車)		12:30~13:30 (乗車)	
			13:30~14:30 (乗車)		13:30~14:30 (乗車)	
	午後		14:45~15:45 (乗車)		14:45~15:45 (乗車)	
西部地域 9便	午前			9:00~9:50 (乗車)		
				10:00~10:50 (乗車)		
				11:00~11:50 (乗車)		
	昼休憩			12:00~13:00 (乗車)		
		13:00~13:50 (乗車)		13:00~13:50 (乗車)		
	午後	14:00~14:50 (乗車)		14:00~14:50 (乗車)		
	15:00~15:50 (乗車)		15:00~15:50 (乗車)			

(3) 本運行の利用状況

本運行は2013年4月1日より開始された。ここでは、その後8月までの利用状況について表9に示す。まず、5ヶ月間の利用総数は2,919人であり、地域別の内訳は東部地域621人(1便あたりの乗客平均数は3.286人)、中央地域1,311人(同6.098人)、西部地域987人(同5.222人)である。また、人口を考慮して65歳以上の人口千人あたりの乗客数を算出すれば、東部地域4.329人、中央地域1.478人、西部地域2.402人となり、東部地域が他の地域より多くなっていることがわかる。これは実証運行時の結果と類似しているものの、本運行のほうがいずれの地域も利用者数は増加したという結果となった。

表9 本運行における利用者数の現況

月	利用者数							
	4月	5月	6月	7月	8月	合計	平均	便平均/千人
東部	108	134	110	152	117	621	3.286	4.329
中央	274	237	227	316	257	1311	6.098	1.478
西部	161	206	177	203	240	987	5.222	2.402
合計	543	577	514	671	614	2919	4.922	

つぎに、各地域の各便の利用状況について表10に示す。最も利用の多いのは1便で全体の32%であり、ついで、2便21%、3便15%の順に多い。試験運行の時と比べるとやや、午前から午後へ移行する傾向がうかがわれる(中央地域

は午後の便が1便少ない。)

表10 便ごとの利用状況

月	利用者数							率
	4月	5月	6月	7月	8月	合計	平均	
1便	176	177	170	209	194	926	8.736	31.7%
2便	113	129	101	147	125	615	5.802	21.1%
3便	78	88	67	108	102	443	4.179	15.2%
4便	87	86	72	102	89	436	4.113	14.9%
5便	68	73	63	76	66	346	3.264	11.8%
6便	21	24	41	29	38	153	2.429	5.2%
合衆	543	577	514	671	614	2919	4.922	100%

いま、便ごとに地域別での利用状況ならびに65歳以上の人口で除した便ごとの利用者数について表11に示す。東部地域は1便5,050人(千人あたりの利用者数6.653人)、3便4,341人(同5.719人)が多く、中央地域は、1便11,442人(同2.773人)2便8,837人(同2.142人)と午前お瓶に集中している。西部地域は1便が10,318人(同4.746人)と最も多く、2から4便が5人余(同約2.5前後人)となっている。試験運行の時と比べすべての地区で増加傾向にあるといえる。千人あたりの利用者数をみると東部地域は2便を除いてすべての便で増加しており、中央地域で午前の便が減少、午後の便が増加、西部地域で6便を除くすべての便で増加となっている。このことより、本おでかけ号は各地域でも定着しつつあり、その必要性は高いと言える。

表11 本運行における便あたりの利用者数の現況

地区	1便平均			千人あたりの便平均		
	東部	中央	西部	東部	中央	西部
1便	5,050	11,442	10,318	6.653	2.773	4.746
2便	2,537	8,837	5,955	3.343	2.142	2.739
3便	4,341	3,302	5,591	5.719	0.800	2.572
4便	2,632	3,558	5,463	3.534	0.862	2.513
5便	1,318	3,349	4,22	1.736	0.812	1.941
6便	2,000		2,659	2.635		1.223
1便の平均	3.286	6.098	5.222	4.329	1.478	2.402

最後に、月別の地域別、便別利用状況について表12に示す。利用者数では7月が最も多く671人、最も少ない月は6月で514人である。各地域で見ると微増傾向を保ちながら推移している。内訳で利用者が多かった地域別の便は東部地域では7月の第1便49人、第3便45人であり、最も多いのは7月であった。中央地域は7月の第1便で119人、ついで、4月の第1便で111人、最も多いのは7月であった。西部地域は8月の第1便で62人、ついで、4便の54人であり、最も多いのは8月であった。

6. まとめ(5)(6)(7)

実証運行により、地域ごとに「おでかけ号」の利用方法・利用状況に違いがあることがわかった。本計画を町民の生活

地方都市（熊野町）における高齢者のための生活バス実証運行の利用実態に基づいた本運行計画

を支える計画とするためにも、定期的に利用者や住民の方に対するアンケート調査を行い、そこで出された問題や要望に対して、どのように答えていくかを考察し、最も有効な計画を策定した。その計画案に基づき、2013年4月より本運行に移行した。その結果、5ヶ月間の利用総数は2,919人であり、地域別の内訳は東部地域621人（1便あたりの乗客平均数は3.286人）、中央地域1,311人（同6.098人）、西部地域987人（同5.222人）である。また、人口を考慮して65歳以上の人口千人あたりの乗客数を算出すれば、東部地域4.329人、中央地域1.478人、西部地域2.402人となり、東部地域が他の地域より多くなっていることがわかる。これは実証運行時の結果と類似しているが、本運行のほうがいずれの地域も利用者数は増加している。また、各地域において使われようが若干異なってきており、午前から午後へのシフトがやや多くなっている。このように、町民の使いやすさ方向へと変化し、このおでかけ号の利用がかなり浸透してきたものと思われる。

今後の課題として、さらに効率の良い運行方法への改善。おでかけ号の認知度を高めるための広報の必要性、利用者の評価。さらには、高齢者だけでなく一般町民の理解を得るためにも積極的に意識調査等を行い、現在の受け取り方、理解の仕方、現在の問題点等幅広く捉え、いろいろな観点より分析を進めていく必要も重要である。また本計画は最低10年という長期に渡って運行する予定であり、熊野町の福祉政策の重要施策の一つとして位置づけられた利用価値の高い交通手段となることを期待する。

最後に、紙面をお借りし、いろいろとご協力いただいた町民の方々、熊野町役場の皆様に感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 熊野町：第5次熊野町総合計画2011-2020
- 2) 平成7年-22年国勢調査結果
- 3) 社団法人日本都市計画学会中国四国支部：市民による地区別まちづくり構想検討・作成支援業務の記録、平成21年10月
- 4) 東広島市福祉有償運送等協議会資料、平成24年9月
- 5) 高井広行、地方都市における高齢者のための生活交通計画、日本福祉のまちづくり学会第15回全国大会、概要集I 1C-1、平成24年8月
- 6) 高井広行、地方都市（熊野町）における高齢者のための生活交通計画、近畿大学工学部研究報告No.46、P.31~P.38、平成24年12月
- 7) 高井広行、高齢者のための生活バス実証運行の利用実態に基づいた本運行計画、日本福祉のまちづくり学会第16回全国大会、概要集I 2D-3、平成25年8月

表12 地区別・月別・便数別の利用者状況(本運行)

月	4月			5月			6月			7月			8月			合計		
	東部	中央	西部	東部	中央	西部	東部	中央	西部	東部	中央	西部	東部	中央	西部	東部	中央	西部
1便	39	111	26	43	81	53	36	89	45	49	119	41	40	92	62	207	492	227
2便	16	82	15	22	73	34	20	65	16	27	90	30	19	70	36	104	390	131
3便	30	25	23	38	25	25	23	19	19	45	40	23	36	33	33	178	142	123
4便	18	30	39	12	31	43	10	26	36	11	39	52	8	27	54	59	153	224
5便	1	26	41	9	27	37	3	28	32	12	28	36	4	35	27	29	144	173
6便	4	17	10	14	12	29	8	21	10	28	44	109						
合計	108	274	161	134	237	206	110	227	177	152	316	203	117	257	240	621	1311	987
平均	18	54.8	26.8	22.3	47.4	34.3	18.3	45.4	29.5	25.3	63.2	33.8	19.5	51.4	40	104	262	165