

コミュニティバスの利用実態とまちへの意識に関する研究

— 町田市玉川学園地域玉ちゃんバスを事例に —

A Study on the Actual Use of Community Buses and Attitudes Toward Town:
A Case Study of the Tama-chan Bus in the Tamagawa-Gakuen Area in the City of Machida

太田 千智* 薬袋 奈美子**
Chisato OTA Namiko MINAI

要約 本稿では、東京都町田市玉川学園地域におけるバス利用実態と住民の居住環境への意識について調査分析を行った。その結果、バスの情報に対して関心があるとより高い賛同意思があること、バスの情報を得ることと使い支えの意識の関連が示唆された。また、居住環境に関する項目について意識の分類を行い、住み始めたきっかけを①地域選択の自主性②地域住民との関係性③年齢層④価値の主観性・客観性、住み続けたいと思うまちの形を①地域選択の自主性②外的価値の重視③居住快適性の重視、地域資源の重視④価値の主観性、客観性の各 4 項目に分類した。これらの分類と利用実態について分析すると、受動的な居住のきっかけである人、住み続けるために政策的価値を重要視している人は情報への意識、使い支え意識がともに低い一方で、住み続けるために地域内コミュニティの価値を重要視している人は非常に高い使い支え意識を持っていることが明らかとなった。

キーワード：コミュニティバス、持続可能性、居住環境、使い支え

Abstract This study analyzed a survey on bus use and residents' awareness of their living conditions in the Tamagawa-Gakuen area of the City of Machida. Results suggested that interest in bus information is associated with greater willingness to approve of buses and that there is a relationship between obtaining information about buses and one's awareness of support for their use. In addition, questions about living conditions were classified. The analysis revealed that passive residents and those who consider policy values important to continue living in the area had a low level of awareness of information or user support, while residents who consider community values important to continue living in the community have a high awareness of use support. And people who consider community values important to their continued living in the area had a very high level of awareness of the importance of supporting the use of local public transportation.

Key words : Community bus, Sustainability, Residential environment, User support

1. はじめに

2002 年に道路運送法が改正されたことによる規制緩和から交通空白地域解消などのために、コミュ

ニティバスの導入が多くされた。現在ではそれらの持続可能性や住民の参画についての研究が行われている。コミュニティバスは地域や住民と密接にかかわるため、運行継続のためには利用者の定着が必須条件となる。

既往研究として、福本ら¹はコミュニティバスの計画から運行までの住民参加と役割や運営方式から関係者の役割分担について考察し、多数の主体が参

* 家政学研究科住居学専攻
Graduate School of Home Economics,
Division of Housing and Architecture
** 住居学科
Department of Housing and Architecture

画することによって役割分担が行われ、持続可能性が高まることを明らかにした。村上ら²は持続可能な主体間の関係性を分析し、様々な主体の協力で地域モビリティを支えるしくみを Co 交通として提案した。これまで、コミュニティバスの持続可能性や役割分担について類型化が行われてきた。それらの調査対象地域は過疎地域や郊外が主であることに加え、住環境に対する意識との関連に着目した研究は少ない。

本研究では大都市圏における坂の多い住宅地である東京都町田市玉川学園地域における住民のまちへの意識とコミュニティバスの利用について調査、考察する。

町田市玉川学園地域を運行する玉ちゃんバスは、関東運輸局管内のコミュニティバス 250 例のなかで唯一住民主体運行且つ補助金が 0 の事例である。Table 1 に示すように玉川学園地域において玉ちゃんバスを運行する町田市、小田急バス、玉川学園町内会の三者にヒアリングを行った。また、ヒアリングにおいて頂戴した乗降客数データから選定した、Table 2 に示す 10 バス停付近の各 100 世帯計 1000 世帯を対象として各戸ポストイング（郵送返却）によりアンケート調査を行った。

玉川学園地域では住民の問題意識からコミュニティバスが導入され、2006 年 3 月に北ルート本格運行が開始、2008 年 3 月には東ルート、2016 年に南ルートが運行を開始した。コロナ禍での外出自粛が始まった時期には通勤通学者利用が減少した一方で、高齢者の日常的な利用には欠かせない交通手段として需要が継続した。しかし、2020 年度以降の大幅な利用者減少によって運行継続のための減便等の見直しが報告された。

Table 1 Overview of group interviews

実施日：2021年11月19日11:00~12:30
会場：町田市民文学館ことばらんど
実施人数：小田急バス株式会社より1名 町田市都市づくり部より2名 玉川学園町内会より副会長1名 日本女子大学より葉袋奈美子教授、 太田2名 合計6名

Table 2 Bus stops where the survey was distributed

分類	東ルート	南ルート	北ルート
最多値	成瀬台三丁目	松見ヶ丘尾根	木倉有楽
中央値	鶯谷北	松見ヶ丘東	玉林台駐在所
最少値	こすもす会館	無窮坂上	玉園台児童遊園
			金井なかよし公園

バスは特に高齢者や自家用車を保有していない人からの支持が高い。普段バスを主な交通手段として利用していない層からも、厳しい山坂において高齢者の足になっていることや将来自らが高齢になってから利用することの想像から多く賛同されている。

(太田,2022)³

2. 玉川学園地域における住民意識

2.1. 回答者属性

回答者の年齢は、Table 3 に示すように 61~70 歳が最も多く 24.8%、次いで 71~80 歳が 20.4% であった。60 歳以上の合計が 62.3% であり、高齢者が多く回答した。また、Fig.1 に示すように居住年数は 21~30 年が最も多く、次いで 41~50 年がであった。町内会に加入しているなかでは、21~30 年が最も多く 20.9%、次いで 41~50 年が 19.7% であった。居住年数が 20 年以上になると、約 8 割が町内会に加入しており、0-1 年では加入率が少なくなっている。

Table 3 Age of respondents

年齢	回答数
19~30	6
31~40	16
41~50	48
51~60	50
61~70	79
71~80	65
81~	54

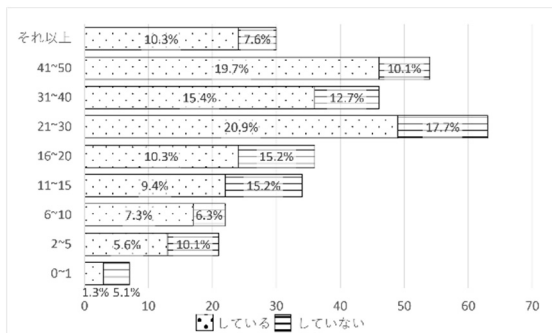


Fig. 1 Duration of residence and membership in the neighborhood association

2.2. コミュニティバスへの賛否意識

「玉ちゃんバスがまちに必要なだと思いますか」と賛否意識を問う設問を集計した Table 4 からは、玉ちゃんバスは玉川学園地域のなかで、福祉バスとしての側面が強く認識されていることがわかる。今までタクシーを使っていた足腰の悪い人が駅までの移動や買い物のためにコミュニティバスを利用するようになったことに加えて、朝夕の通勤通学のための時間帯には若い人も多く利用していることが明らかになった。町内会副会長によると、コミュニティバスを利用する時間帯が様々な年代の人々のなかで良いバランスで異なっていることが黒字運行の要因となっているのではないかということであった。^{注1}

一方で、相続等によってゆとりのあった土地が分割され、戸建て住宅が複数建設されたり、アパートや駐車場にされたりしている。これによって住み続けている世代と転居してきた新しい世代の差が大きくなっているようだ。住民の価値観のズレによってコミュニティバスに対する意見も二分されている現

Table 4 Answers to the question “What do you think is the most primary role of the Tama-chan bus?”

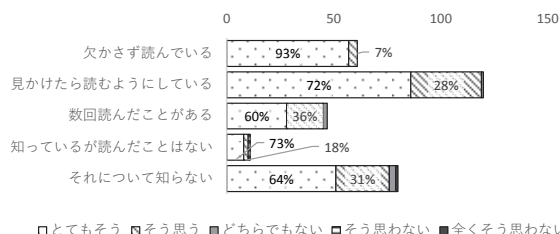
玉ちゃんバスの主要な役割	回答数
学生や車の免許を持っていない人のための移動手段	9
高齢者や移動が困難な人のための移動手段	488
自宅から駅までが遠い人のための公共交通	162
駅周辺の地域活性化	4
駅前などの道路交通混雑緩和	10
その他	6

状もあるといい、地域内での課題となっていることが明らかになった。^{注1}

また、コミュニティバスへの賛否意識と「町内会だよりで、玉ちゃんバスの記事を読んだことがありますか」とバスの記事認識を問う設問での関係を Fig.2 に示す。

バスへの賛否意識とバスの記事認識、居住年数について分析を行った。玉ちゃんバスの運行に対する賛否意識について「とてもそう思う」と回答した中で、「玉ちゃんバスの記事を欠かさず読んでいる」と回答している人は他項目と比較して多く回答していた。また同様に居住年数が 11 年である人はまちに玉ちゃんバスが必要であると多く回答した。

全体として賛同意思が多く見られた中で、居住年数の長さが長いほど賛同意思が高いとはいえない。一方で、玉ちゃんバスの情報に対して関心がある人は特に高い賛同意思を持っているのではないかと考えられる。



□とてもそう思う □そう思う ■どちらでもない □そう思わない ■全くそう思わない

Fig. 2 Awareness of pros and cons and the frequency with which one read articles about the Tama-chan bus

2.3. コミュニティバスの使い支え意識

「玉ちゃんバス運行継続のために意識して利用していますか」と使い支え意識について問う設問と、居住年数の関係を Fig.3 に示す。「とてもそう思う」の回答は、0~10 年では 5.9%と低く、41~50 年が 35.3%と最も高くなった。一方で「全くそう思わない」の回答は 41~50 年、それ以上が 4.0%と最も低く、0~10 年が 40.0%と最も高くなった。このことから、使い支え意識は居住年数が長くなるほど高くなっていくといえる。

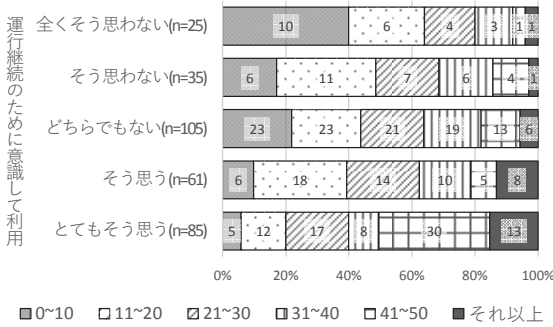


Fig. 3 Duration of residence and awareness of support for bus use

使い支え意識とバスの記事認識についての関係を図4に示す。記事認識において「欠かさず読んで」と回答した人の中で使い支え意識に「とてもそう思う」と回答したのが57.4%であり高いことが分かる。一方で「知っているが読んだことはない」「それについて知らない」と回答した人は使い支え意識に対して「全くそう思わない」の回答が13.8%、18.2%と高くなっている。使い支え意識が高い人は町内会だよりにおいて玉ちゃんバスの記事を認識していることがわかる。このことから、情報を得ることと使い支えの意識について関係があるのではないかと考えられる。

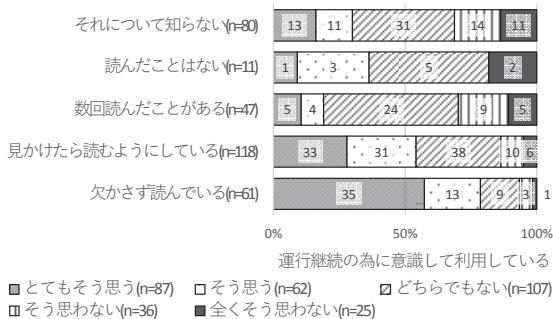


Fig. 4 Support for bus use and frequency with which one reads articles about the Tama-chan bus

また、使い支え意識と居住年数、バスの記事認識について分析を行った。「とてもそう思う」と回答した中で、「玉ちゃんバスの記事を欠かさず読んで」と回答している人は他項目と比較して多く回答していた。また同様に居住年数が41年、それ以上である人はまちに玉ちゃんバス継続のために意識して利用していると多く回答している。玉ちゃんバ

スの記事を「数回読んだことがある」「知らない」と回答した人、居住年数が6年である人は他回答と比較して少なかった。

「どちらでもない」と回答した中では玉ちゃんバスの記事を「数回読んだことがある」、居住年数が2年の人が他回答と比較して多かった。「玉ちゃんバスの記事を欠かさず読んで」と回答した人は少なかった。「そう思わない」と回答した人は玉ちゃんバスの記事について「知らない」と回答した人、「全くそう思わない」と回答した人は玉ちゃんバスの記事について「知らない」と回答した人に加えて居住年数が0年、2年の人が他回答と比較して多かった。また、「玉ちゃんバスの記事を欠かさず読んで」と回答した人は少なかった。

使い支え意識については、居住年数が長いほど高い意識を持っているのではないかと考えられる。玉ちゃんバスの記事についての関心との関連では、「欠かさず読んで」人の使い支え意識が高い一方で「数回読んだことがある」以下の関心が低い人は使い支え意識が低いのではないかと考えられる。

3. 居住環境への意識分類

居住環境に関する設問について、居住を決めたきっかけ、住み続けたいと思うまちの形の意識を調査した。設問を回答者の傾向ごとに分類した。

3.1. 居住を決めたきっかけ

居住を決めたきっかけについて、Table 5に示すように①地域選択の自主性②地域住民との関係性③年齢層④価値の主観性・客観性の4つに分類を行った。

① 地域選択の自主性

「生まれてから住み続けている」「生まれ育ったまちである」「親戚が住んでいる」「土地や賃料の価格が安い」の4項目が自主的な地域選択でないものとした。

② 地域住民との関係性

「通勤通学上便利」「子育て支援が充実している」「子供の教育環境のためによい」「防災・防犯や交通安全について安心して暮らせる」「まちの中の移動が快適にできる」5項目が地域住民との関係性が低いものとした。一方で「地域に誇りを持って暮らしている」「景観が良い」「地域の人と交流がある」「祭りなどの

地域活動が盛ん」の4項目は地域住民との関係性が高いものとした。

③ 年齢層

「まちの中の移動が快適にできる」「医療が充実していて健康に暮らせる」「防災・防犯や交通安全について安心して暮らせる」の3項目が高い年齢層、「子供の教育環境のためによい」「地域に誇りを持って暮らしている」「みどりが沢山ある」の3項目が低い年齢層とした。

④ 価値の主観性・客観性

「地域に誇りをもって暮らしている」「景観が良い」「地域の人と交流がある」「祭りなどの地域活動が盛ん」「みどりが沢山ある」の5項目を主観的価値、「子供の教育環境のためによい」「まちの中の移動が快適にできる」「防災・防犯や交通安全について安心して暮らせる」「医療が充実していて健康に暮らせる」の4項目を客観的価値とした。

3.2. 住み続けたいと思うまちの形

住み続けたいと思うまちの形について、Table 6 に示すように①地域選択の自主性②外的価値の重視③居住快適性の重視、地域資源の重視④価値の主観性、客観性の4つに分類を行った。

① 地域選択の自主性

「生まれてから住み続けている」「生まれ育ったまちである」「親戚が住んでいる」「土地や賃料の価格が安い」の4項目を自主的な地域選択でないものとした。

② 居住環境の充実度

「祭りなどの地域活動が盛ん」「まちの中の移動が快適にできる」「地域の人と交流がある」「医療が充実していて健康に暮らせる」「防災・防犯や交通安全について安心して暮らせる」の5項目を居住環境の充実度とした。

③ 地域資源

「地域に誇りをもって暮らしている」「景観が良い」「みどりが沢山ある」の3項目を地域環境的資源、「通勤通学上便利」「子供の教育環境のためによい」「子育て支援が充実している」の3項目を地域利便性の資源とした。

④ 価値の主観性・客観性

「祭りなどの地域活動が盛ん」「地域の人と交流がある」「地域に誇りを持って暮らしている」

「景観が良い」「みどりが沢山ある」の5項目を主観的価値とした。一方で、「子育て支援が充実している」「通勤通学上便利」「子供の教育環境のためによい」の3項目を客観的価値とした。

主観的価値は地域内コミュニティ的価値、客観的価値は政策的充実度として読み替えることができる。

Table 5 Classification of reasons for decision to reside

居住を決めたきっかけ	
自主的な地域選択でない	
1 土地や賃料の価格が安い 13 親戚が住んでいる 14 生まれ育ったまちである 15 生まれてから住み続けている	
地域住民との関係	
高い	低い
10 地域に誇りをもって暮らしている 6 景観が良い 11 地域の人と交流がある 12 祭りなどの地域活動が盛ん	2 まちの中の移動が快適にできる 3 通勤通学上便利 7 子育て支援が充実している 8 子供の教育環境のためによい 9 防災、防犯や交通安全について安心して暮らせる
年齢層	
高い	低い
2 まちの中の移動が快適にできる 4 医療が充実していて健康に暮らせる 9 防災、防犯や交通安全について安心して暮らせる	5 みどりが沢山ある 8 子供の教育環境のためによい 10 地域に誇りをもって暮らしている
価値の主観性・客観性	
主観的	客観的
5 みどりが沢山ある 6 景観が良い 10 地域に誇りをもって暮らしている 11 地域の人と交流がある 12 祭りなどの地域活動が盛ん	2 まちの中の移動が快適にできる 4 医療が充実していて健康に暮らせる 8 子供の教育環境のためによい 9 防災、防犯や交通安全について安心して暮らせる

Table 6 Classification of the type of town in which you would like to continue to live

住み続けたいと思うまちの形	
自主的な地域選択でない	
1 土地や賃料の価格が安い 13 親戚が住んでいる 14 生まれ育ったまちである 15 生まれてから住み続けている	
居住快適性	
2 まちの中の移動が快適にできる 4 医療が充実していて健康に暮らせる 9 防災、防犯や交通安全について安心して暮らせる 11 地域の人と交流がある 12 祭りなどの地域活動が盛ん	
地域資源	
地域環境	地域利便性
5 みどりが沢山ある 6 景観が良い 10 地域に誇りをもって暮らしている	3 通勤通学上便利 7 子育て支援が充実している 8 子供の教育環境のためによい
価値の主観性・客観性	
主観的	客観的
5 みどりが沢山ある 6 景観が良い 10 地域に誇りをもって暮らしている 11 地域の人と交流がある 12 祭りなどの地域活動が盛ん	3 通勤通学上便利 8 子供の教育環境のためによい 7 子育て支援が充実している

3.3. 居住環境とバスの記事認識

3.1 節、3.2 節における居住環境に対する考え方や町内会だよりにおける玉ちゃんバスの記事認識についてクロス集計を行った。住み始めたきっかけと集計を行った Fig.5 からは、「自主的な地域選択でない」きっかけで居住を始めた人について、「欠かさず読んでいる」と回答した割合が 16.0%とやや低くなっていることがわかる。また、「数回読んだことがある」「知っているが読んだことはない」「知らない」の記事に対して消極的な回答が 45.7%と最も多かった。

住み続けたいと思うまちの形とクロス集計を行った Fig.6 からは、「客観的価値」を住み続けたいと思うまちの形として回答した人について、「欠かさず読んでいる」と回答した割合が 13.7%とやや低かった。一方で「数回読んだことがある」「知っている

が読んだことはない」「知らない」の記事に対して消極的な回答が 49.7%と最も多かった。また、住み始めたきっかけで記事認識が低かった「自主的な地域選択でない」は、住み続けたいと思うまちの形では他項目よりも少し記事認識が高かった。

このことから情報への意識について、受動的な居住のきっかけ、政策的価値を住み続けるために重要視している人が低いのではないかと考えられる。

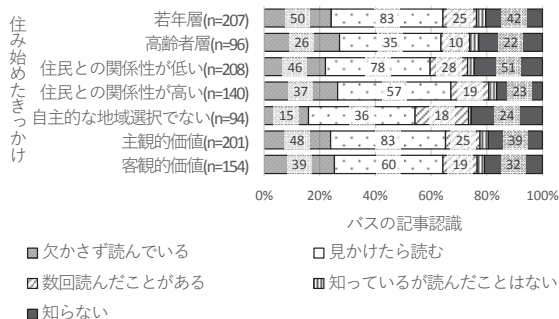


Fig. 5 Relationship between the reason for the decision to reside in the area and one's perceptions of articles about the bus

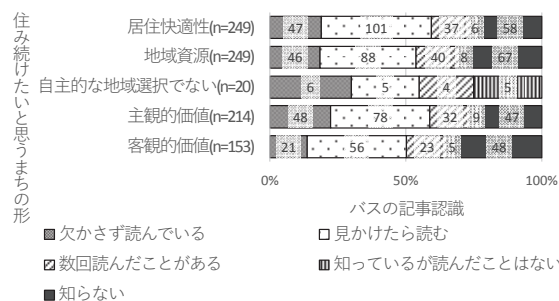


Fig. 6 Relationship between the type of town one would want to continue living in and one's perceptions of articles about the bus

3.4. 居住環境と使い支え意識

3.1 節、3.2 節における居住環境に対する考え方やバスの使い支え意識についてクロス集計を行った。住み始めたきっかけと集計を行った Fig.7 からは、「自主的な地域選択でない」について「とてもそう思う」「そう思う」の肯定的な回答が 36.2%と低いことがわかる。また、「高齢者層」について肯定的な回答が 70.5%と高いことがわかる。

住み続けたいと思うまちの形とクロス集計を行った Fig.8 からは、「主観的価値」について肯定的な回

答が 98.6%と非常に高い使い支え意識をもっていることがわかる。一方で「客観的価値」については肯定的な回答が 34.9%と低く、「そう思わない」「全くそう思わない」の否定的な回答が 26.3%であった。否定的な回答では「自主的な地域選択でない」の 30.0%が最も多かった。

このことから使い支え意識について、受動的な居住のきっかけ、住み続けるために政策的価値、受動的な地域選択を重要視している人が低いのではないかと考えられる。一方で、住み続けるために地域内コミュニティ的価値を重要視している人は非常に高い使い支え意識を持っていることがわかった。

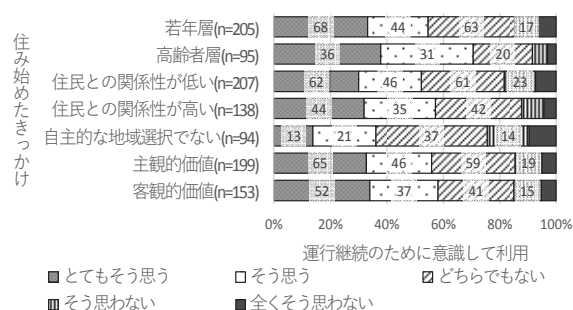


Fig. 7 Relationship between the reason for the decision to reside in the area and one's awareness of bus usage and support

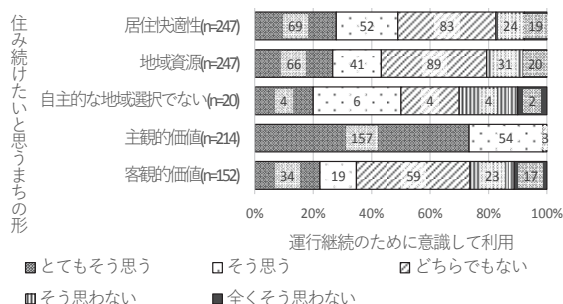


Fig. 8 Relationship between the type of town one would want to continue living in and one's awareness of the support of using bus

4. 考察

玉川学園地域におけるコミュニティバスの運行実態と住民の居住環境の関係について調査分析を行った。その結果コミュニティバスへの賛否意識については、居住年数が長いほど高いとは言えず、バスの情報に対して関心があるとより高い賛同意見を持つ

ていると考えられる。一方で使い支え意識については、居住年数が長くなるほど高くなっていくのではないかと考えられる。また、使い支え意識が高い人はバスの記事認識をしていたことから、情報を得ることと使い支えの意識について関係があるのではないかと考えられる。

居住環境に関する項目について「住み始めたきっかけ」「住み続けたいと思うまちの形」の意識の分類を行った。居住を決めたきっかけは①地域選択の自主性②地域住民との関係性③年齢層④価値の主観性・客観性の4つに、住み続けたいと思うまちの形は①地域選択の自主性②外的価値の重視③居住快適性の重視、地域資源の重視④価値の主観性、客観性の4つに分類を行った。

これらの分類とバスの記事認識、使い支え意識の関係性を分析した。その結果、受動的な居住のきっかけである人、住み続けるために政策的価値を重要視している人は情報への意識、使い支え意識がともに低いことがわかった。一方で、住み続けるために地域内コミュニティ的価値を重要視している人は非常に高い使い支え意識を持っていることがわかった。

以上より、コミュニティバスへの賛否意識や使い支え意識が情報を得ることと関連していること、居住環境に対する意識がコミュニティバスの利用に対して少なからず影響しており、特に地域コミュニティへの意識とバスの使い支え意識が関連していることが示唆された。

今後持続可能な地域公共交通を考えるにあたって、利用者である住民の視点に立ち、情報の提供方法と居住環境について着目することが重要になってくるのではないかと考えられる。

〈注〉

1. Table 1 ヒアリング調査より

参考文献

- 1) 福本雅之, 加藤博和: 役割分担に着目した地域公共交通運営方式の分類と各方式の有効性検討, 土木計画学研究・講演集, 31, 280, (2005)
- 2) 村上早紀子, 北原啓司: 地域モビリティにおける持続可能な協働による「Co 交通」の可能性 - 「Co 交通」としてのコミュニティバスの課題, 都市計画論文集, 51, 2, 153-158, (2016)

- 3) 太田千智, 葉袋奈美子: COVID-19 によるコミュニティバス利用実態の変化と生活環境に関する研究 一町田市玉川学園地域玉ちゃんバスを事例として, 都市計画報告集, 21, 1, 71-74, (2022)