

IV-2

バスサービス改善による利用者増の実態とその特質に関する研究

豊橋技術科学大学 学生員 ○ 小柳 智
 群馬大学 正員 青島縮次郎
 豊橋技術科学大学 正員 廣畠 康裕

1. はじめに

地方におけるバス路線は、自動車の普及、道路混雑等によるサービス水準の低下という社会環境の中、昭和45年を境に利用者が急速に減少し始め、今日まで衰退の一途をたどっている。これに対し、国及び地方自治体は住民の足の確保という観点から期限付きの補助制度を導入し積極的な路線の維持存続策を行ってきたが、大きな改善を図ることができなかった。そして昭和62年9月には補助制度の期限を迎え、多くの路線が廃止に追い込まれる事態となった。このような状況の中で愛知県豊橋市の新興住宅地において、バス会社が不採算バス路線でありながら大幅なバスサービスの改善を行い、路線バスの運行を維持するという試みが行われている。そこで本研究は、サービス改善後における利用形態を調査しその改善効果について考察を加えるものである。

2. バスサービス改善の背景とその内容

小型バスによるサービス改善が行われた地域は、愛知県豊橋市南部のなだらかな丘陵地に位置し、市の都市計画事業の一環として昭和52年より計画的な宅地開発が進められてきた新興住宅地である。当地域における人口は、昭和55年には852人であったのが昭和62年には4,342人となり、急激な人口増加が進んでいる。また、この地域と豊橋市街地とを結ぶ公共交通機関としては、この地域の西約3 kmのところを南北に走る鉄道があり、路線バスは主にこの地域と鉄道駅とのアクセス手段として利用されてきた。

図-1は、改善が行われた路線バスの利用者数とこの地域の人口の推移を昭和55年を100として示したものである。この地域の開発が始まった昭和55年あたりから、次第に利用者の増加が見られたものの、採算ベースにはほど遠く、昭和59年から国の地方バス路線維持費補助制度の適用により第3種生活路線の指定を受けた。補助適用に当たりバス会社、豊橋市は説明会やびら配り等を沿線住民に対し行い利用増を図ったが、補助適用後の平均乗車密度は2.6~3.5人、1日平均利用客は100人程度にとどまり、赤字の改善ははかられなかった。そして、昭和61、62年には国、県、市から計1,300万円の補助を受け路線は維持されてきたものの、昭和62年9月には、この補助が打ち切られる事態となった。これに対しバス会社は、住民の足の確保という観点から、またこの地域は今後も継続的な人口増が期待でき、サービスの改善を図れば利用増が望めることから小型バスによる運行を開始した。新しいバスの運行にあたり、マイクロバスの愛称とカラーデザインを地元小学校の児童から募集した。これは同バスのアピールと、住民に「自分達のバスである」という親近感を持たせるのがねらいであった。そして新しいバスの運行に対し、表-1に示すように飛躍的なサービスの改善が図られた。

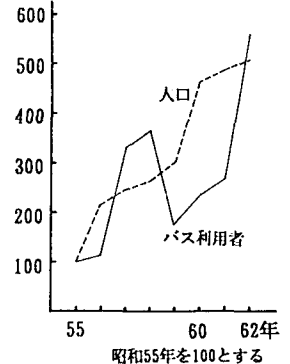


図-1 バス利用者数と人口の推移

表-1 バスサービスの改善内容

改善項目	改善方法	改善前	改善後
運行回数	30分間隔運転とする	11往復	28往復
始発終発	運行時間帯をひろげる	始発 7:10 (レイクタウン) 終発 19:24 (大清水駅前)	始発 6:15 (レイクタウン) 終発 21:10 (大清水駅前)
接続	渥美線ダイヤに接続をとる		渥美線とバスの一体化
駅前乗入れ	マイクロ中型車両により大清水駅まで乗り入れる		
経路	レイクタウン内は経路を変更し、停留所を増設する	レイクタウン内 4停留所	レイクタウン内 10停留所
運賃	運賃を変更する	大清水駅前~レイクタウン 170円	大清水駅前~レイクタウン 120円
乗車定期	定期運賃に乗り難き割引制度を設ける	設定なし	割引率 5%

3. バス利用者増の実態とその特質

(1) 調査

バス会社は小型バスを運行させ始めた10月に利用状況調査を行った。この調査は10月上旬に11日間、下旬に7日間、計18日間行われ、鉄道駅で乗降する利用客数を記録し、小型バスの利用状況を調べたものである。また筆者等は、この小型バスの利用形態を調査するためバス利用者に対しアンケートを行った。アンケートは小型バスの利用者全員を対象とし、昭和62年11月12日に手渡し郵送回収により実施した。配布数 120票、回収 73票、回収率 60.8%であった。

（2） 調査結果

バス会社が行った利用状況調査の結果を以下に示す。①乗降人員のピークは鉄道駅乗車で14時～19時、鉄道駅降車で7時～10時の間に現れる。②表-2はバス利用者数を示したものである。1日の平均乗車数は201人であり、事前の路線バス利用と比較してほぼ倍増している。③調査期間中の最大乗車人員は10月2日の406人（幼児を除く366人）であった。

次にアンケート結果について述べていく。図-2はアンケート調査当日の利用客数を示している。これによると、女性の利用が男性の3倍以上と圧倒的に多く、その利用は午前9時過ぎに、午後は12時から14時に集中している。これに対して男性の利用は朝夕の通勤時間帯に集中している。そして、これらの利用のほとんどが近くの鉄道駅においてバスから鉄道に、又は鉄道からバスに乗り継いで利用しており、このバスが鉄道駅利用のための手段として機能していることがわかる。図-3は以前からの利用者と新規利用者の内訳を示したものである。以前からバス路線を利用していた人は全体の71.2%であり、他の交通機関から小型バスに転換してきた人は28.8%であった。その中で男性の新規利用者は41.2%と高く、サービス改善の効果が顕著に現れていることがわかった。これらのことより、新しいバス利用者が利用者数の増加に貢献していることがわかる。そこで以下に新規利用者の特質について見ていく。

まず図-4は新規利用者を職業別に見たものである。男性では会社員・公務員が85.7%と高い割合を占め、女性では主婦が57.1%を占めており、それぞれ他機関からの高い転換率を示している。また年齢別（図-5）には、男性では30歳代が42.9%と高い割合を占め、女性では20歳代が35.7%と利用が高くなっている。バスを利用するときの目的は、男性は通勤が、女性は買い物が高い割合を占めている。図-6は小型バスの利用時間帯を見たものである。男性は6時～8時、18時～20時にピークが見られ通勤目的であることを裏付けた結果になっている。それに対して女性は際立ったピークは見られないが8時～12時の午前の利用が多くなっている。

4. まとめ

小型バスの利用の実態とその特質を以下に示しまとめとする。①小型バスによるバス運行で新しくバスに転換してきた人は会社員・公務員の割合が高く、特に男性はそのほとんどを占めている。これは運行時間の拡大による効果が顕著に現れた結果であると考えられる。②運行路線の拡大と運行本数の増加が主婦層の利用拡大につながった。

表-2 バス利用状況調査結果

	10月上旬	10月下旬	計
調査日数(日)	11	7	18
利用人員(人)	2212 (2172)	1492 (1438)	3704 (3610)
1日平均乗車人員(人/日)	201 (197)	213 (205)	206 (201)

※（ ）は幼児を除いたもの

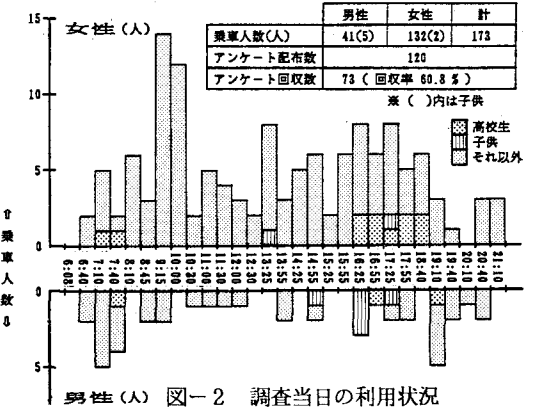


図-2 調査当日の利用状況

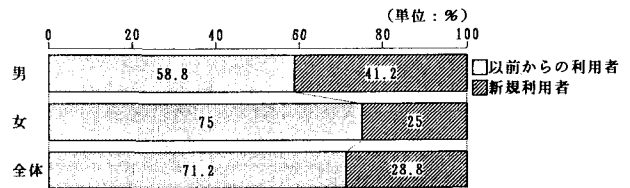


図-3 以前からの利用者と新規利用者の内訳

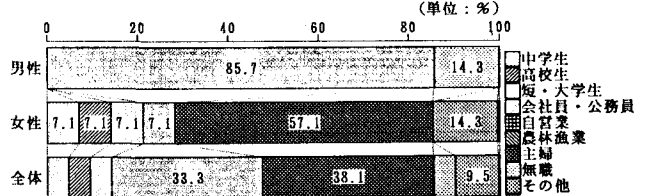


図-4 新規利用者の職業

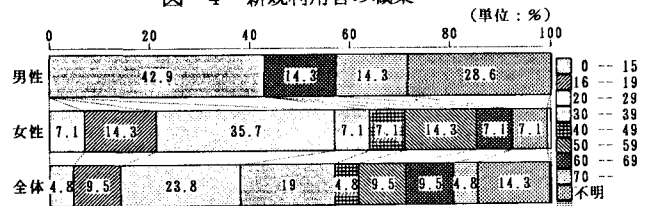


図-5 新規利用者の年齢

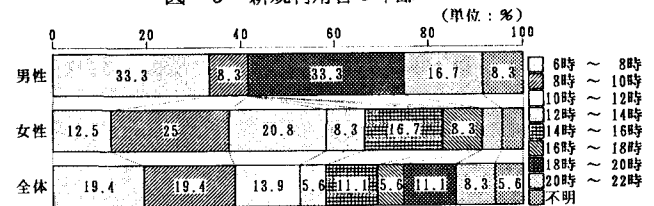


図-6 新規利用者の利用時間帯