

IV-201

バス乗り継ぎ回数券導入による利便性の変化と利用動向について

秋田大学 正 員 清水浩志郎
 秋田大学 正 員 木村 一裕
 秋田大学 学生員 ○荒本 貴司

1. はじめに

マイカーの普及に伴って年々バス離れが進んでいる。これまで秋田市営バスでは、昭和56年に世界で初めて無線利用によるバスロケーションシステムの開発、昭和57年にはフリーバスシステムの導入、バス専用レーンの設置等様々なサービス事業を行ってきたが、バス利用者は年々減少している。(図-1)

秋田市営バスでは、市民のバス離れに歯止めをかけるため、新たなサービス事業として、全国初の乗り継ぎ回数券を、平成2年12月に導入した。

本研究は、今後のバス交通の活性化を目指すため、乗り継ぎ回数券の利用状況と利用者の意識を把握し、問題点について考察することを目的としている。

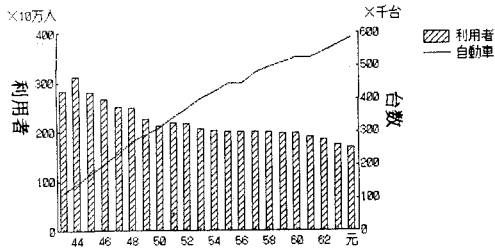


図-1 バス利用者数と自動車保有率の推移

2. 調査の概要

乗り継ぎ回数券を購入した人を対象に、平成3年1月にアンケート調査を行なった。調査票は回数券売り場で直接配布し、郵送により回収した。有効票は112票である。アンケートは、個人属性、乗り継ぎ回数券の利用意識、乗り継ぎ回数券使用による交通手段の転換状況から構成されている。

3. 乗り継ぎ回数券利用状況

乗り継ぎ回数券利用者の78%が通勤目的であり、しかもその61%が公務員である(表-2)。乗り継ぎ回数券の導入に伴って、公務員は減額相当分しか支給されないで、利用せざるをえないためと考えられる。以前のバス利用状況としては、以前から市営バスのみ利用だった人が64%、なんらかの形で

表-1 乗り継ぎ回数券の概要

	従来の普通回数券の特徴	乗り継ぎ回数券の特徴
料金(例)	A → B → C 150円 + 200円 計 350円 1100円繰り 1000円	A → B → C A～Cまでで250円 初乗り料金の2重払解消 12枚繰り 2500円
支払い	100円券*5, 50円券*10, 10円券*10のついた冊子から切り取る	1本目のバスと、2本目のバスにそれぞれ半券を1枚ずつ払う
共通性(互換性)	他社との共通回数券	なし
小銭の準備	ある程度必要	必要なし

表-2 使用目的と乗り継ぎ回数券利用以前のバス利用形態

使用目的	以前の利用バス会社	以前の運賃支払い形式
通勤(77.7%)	市営バス (64.3%)	現金 (3.6%)
通学(9.8%)	他社 (1.7%)	普通回数券 (69.6%)
私用(7.1%)	他社と併用(25.9%)	買物回数券 (6.3%)
買物(1.8%)	場合による(5.4%)	学生回数券 (8.9%)
業務(1.8%)	-----	定期券 (8.9%)
通院(1.8%)	自転車だけ(2.7%)	

他から移ってきた人は36%となっている。市営バスとしては新たな利用者を獲得できたといえる。以前の支払い形式は、割引の少ない普通回数券からの移行が72%を占めている。

4. 乗り継ぎ回数券の評価

乗り継ぎ回数券の利用者の評価を図-2に示している。「支払いが手軽になった」、「小銭の心配がなくなった」の評価が高くなっている。これは、半券1枚となったことで、従来の回数券での支払いの煩わしさが軽減されたことが高く評価されたと考えられる。また、肝心の運賃についても、80%の人が高く評価している。

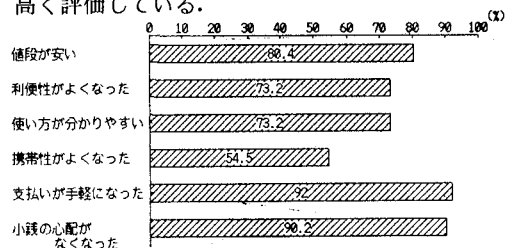


図-2 利用者の評価

その他に表-3に示すような、以前の利用交通手段別のメリットもある。直通バスを利用していた人にとっては、運行本数の少ない直通バスを逃しても、次のバスに乗れるという精神的不安が解消された。バスが1区間だった人は、ほんの少し運賃を余分に支払うことによって、歩く負担が軽くなり所要時間を短縮することができた。また普段はバスを利用しない人が、時々利用しなければならない場合など、気軽にバスを利用できるようになった。導入直後で宣伝不足のせいもあり、そのような使用頻度の少ない利用者はあまりみられなかったが、潜在的な需要は十分あると考えられる。

表-3 乗り継ぎ回数券利用以前の交通手段とそのメリット

以前の交通手段	メリット
バスを2本乗り継ぎ (75.9%)	・支払い金額の減少
直通バス利用 (14.2%)	・乗車可能バス本数の増加
バス1本+徒歩 (6.3%)	・歩く負担の軽減 ・所要時間の短縮
自転車 (2.7%)	・悪天候の時などバスを利用しやすくなった

今後、バス乗り継ぎ回数券をより定着させていくためには、図-3に示すような課題もあげられている。その中でも、以前も市営バスしか利用していなかった人が、全体の64%を占めているのにも関わらず、この乗り継ぎ回数券で他社のバスを利用できないことを不満とする人が、66%と圧倒的に多いことが重要な課題であると考えられる。そのほかにも、乗り換えを考慮したバスダイヤの設定のほか、乗り継ぎ拠点（主要バス停）ではバスの運行調整ができるバスペイの確保や、環境の改善（シェルターの設置）、バスの運行位置が把握できるバスロケーションシステムの設置などが必要である。

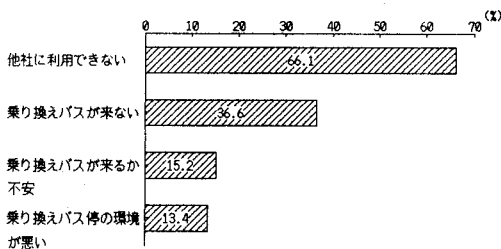


図-3 利用に際しての不満点

5. 乗り継ぎ回数券の利便性に関する分析

乗り継ぎ回数券導入によるバスの利便性について、どのような要因が影響するのか明らかにするために、数量化理論Ⅱ類を用いて分析を行なった。外的基準は利便性があがったとそれ以外の2項目とした。要因は13項目で行ない、分析結果は表-3の通りである。偏相関係数からみると、最も強く影響している要因は「以前の運賃支払い形式」で、次いで「交通費の支給」、「以前とのバス料金の差額」、「短縮所要時間」となっている。「以前の運賃支払い形式」では、買物回数券（10時～4時の時間制限付き回数券）だった人の評価が高く、定期券だった人の評価は低い。買物回数券だった人は時間制限が取り除かれたことで利便性が向上し、定期券では利用のしかたによっては料金負担が増えることの影響が大きい。「交通費の支給」では、交通費の支給割合の高い人ほど評価が低く、支給の少ない人つまり自己負担の多い人には評価が高い。交通費が全額支給されている人にとっては、料金が下がっても支給額が下がるだけで、個人的なメリットが少ないことが分かる。

表-4 数量化理論Ⅱ類による分析結果

要 因	偏相関係数 (順位)
以前の運賃支払い形式	0.508 (1)
交通費の支給	0.455 (2)
他社に利用できないこと	0.137 (10)
乗り継ぎ回数券の割安感	0.153 (8)
支払いの手軽さ	0.187 (5)
乗り継ぎ回数券の携帯性	0.143 (9)
小銭の心配	0.060 (12)
使い方の分かりやすさ	0.102 (11)
乗換バスが来ないこと	0.175 (7)
乗換バスが来るか不安	0.186 (6)
バス停の環境が不満	0.022 (13)
以前とのバス料金の差額	0.381 (3)
短縮所要時間	0.259 (4)

データ数: 91 相関比: 0.463

6. おわりに

宣伝不足ということもあり、乗継ぎ回数券の利用者はまだまだ少ない。そこで、今後乗継ぎ回数券を普及させるためには、他社との回数券の共用や、スムーズに乗り換えができるようなバスダイヤの設定が必要である。

最後に、本研究を行なうにあたり多大なご協力をいただいた、秋田市交通局の方々に深く感謝の意を表します。