

公営バス路線改善に関する評価

豊田工業高等専門学校専攻科 学生員 大森 洋介 学生員 野々村 篤寛
豊田工業高等専門学校 正員 野田 宏治 正員 荻野 弘
名古屋市役所 後藤 美香

1. 研究概要

本研究は、平成 10 年 5 月に名古屋市で実施された「バス路線再編成」に注目し、これに対する利用者の視点からの評価を行ない、今後のバス運行サービスについての課題を追求しようとするものである。そこで、利用者にアンケート形式の利用実態調査を実施し、このデータを基に再編成の評価調査、分析等を行った。

2. 調査概要

2.1 調査対象地域

調査対象地域は、「名古屋駅～野跡」から「名古屋駅～名古屋港」にバスの路線が短縮されたことで利用者が影響を受けたと予想される地域を対象とした。

2.2 調査内容

利用実態調査の主項目を以下のように定め、各々についての質問項目を順次作成した。

- (1)個人属性，交通手段利用特性
- (2)市バスの利用実態
- (3)現在のバス運行サービスの評価
- (4)再編成前後を比較しての評価
- (5)バス運行サービスの改善点
- (6)自由記述

2.3 アンケート用紙の配布・回収状況

配布方法； 築地口駅のバス停にて、平成 12 年 1 月 13 日（木）と同じく 16 日（日）の両日共に、13 時から 20 時に直接配布した。

回収方法； 料金受取人払いの郵送により行い、この詳細を表 1 に示す。有効回収率は 26%であった。

表 1 配布，回収状況

	配布数	回収数	回収率 (%)	有効 回収数
平日	600	176	29.3	208 (26.0%)
休日	200	39	19.5	
合計	800	215	26.9	

3. 調査結果

3.1 再編成に関して

路線の再編成以前は、野跡から名古屋駅までバスに一回乗車（200 円）するだけで行く事が可能であった。しかし、再編成後に名古屋駅に行く為の主な方法は「バスを乗り継ぐ」「地下鉄に乗り換える」等になった。

・単純集計

「名古屋駅～野跡」のバスを以前利用していた人（以下「元利用者」）は全体の 73%であり、うち 6 割の人が現在ほとんど利用していない事が判明した。一方、再編成により「名古屋駅～野跡」が短縮された事についての総合評価をもらい、元利用者と「名古屋駅～野跡」のバスを利用していなかった人を分けて集計したところ、不満と回答した人は、前者で 152 人中約 8 割に対し、後者では 47 人中約 5 割であった。この結果から路線短縮の影響を受けた人ほど、不満を示す傾向にある事が推察できる。

次に、この評価はどういった事に起因して、不満と示したのかを知る為、元利用者で不満を示した約 8 割の人について、各サービス項目についての評価してもらい集計した。すると、図 1 に示すように、不満度が最も高かったのは「料金」に関してであった。この他に、都心部（栄，名古屋駅，金山）に公共交通機関を利用して行く場合に、不定期的、突発的な利用時の選択を想定してもらい、考慮すべき点を優先する順に 5 つ上げてもらった。この場合、運賃よりも到達時間を優先する人が多い傾向が見られた。

また、不定期的な利用増進を期待するのならば、乗り換えにかかる時間を短縮し、到達時間を短縮する事が重要であるが故、乗換えに関する整備を十分行なう事が重要である。

キーワード：公営バス・意識調査・数量化理論 類

連絡先：〒471-8525 豊田市栄生町 2-1 豊田高専環境都市工学科 TEL0565-36-5875 FAX0565-36-5927
E-mail：ogino@toyota-ct.ac.jp

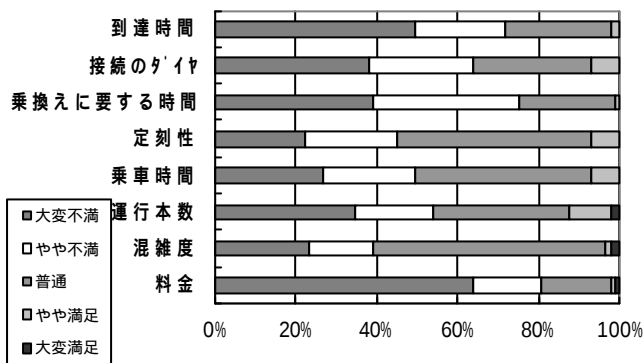


図1 各サービス項目の評価

・数量化理論 類

外的基準を『再編成の総合評価』、説明変数を図1に示した「元利用者」の『各サービス項目の評価』として、数量化理論 類による分析を行った。ただし「運行本数」「定刻性」「乗車時間」の互いの相関が高かった為、これらの内どれか一つを含む6項目とした。しかし、結果的には前述した3項目のうち、どれを選んでもカテゴリーレンジ(総合評価にその項目が寄与する大きさを表わす)の1~3番の順序は同じであった。

この結果から、第一に「乗換えに要する時間」が最も総合評価の評価に寄与しており、次に「料金」「到達時間」の順で寄与していた。この分析から、接続地点の整備や運行ダイヤの変更を行い、目的地までの到達時間の短縮や、料金に対する不満に対処することで、再編成の評価向上が期待できる。

3.2 バスサービスに関して

・各バスサービスの評価

全体的には比較的「不満」を示す人の割合は少なかったが、時間帯や目的ごとで集計を行ったところ、7:30~9:00 頃の「混雑度」や「定刻性」に多少改善の余地がある程度であった。

・料金制度

路線短縮の負担軽減策と考えられる『乗継ぎ割引制度』に関して、再編成前後の料金を比較した場合に「不満」と示す人がほとんどであったことから、この制度では負担の軽減策として理解をまだ得ていない。また、本路線の利用者の多くは通勤者や通学者であり、週休二日制を考慮した定期料金の見なおしの必要もある。

・乗換え抵抗

乗換え抵抗の軽減策としては、待ち時間を最小にする接続ダイヤの設定や、乗換えバス停の整備が考えられる。更に料金に対する配慮も必要である。

・改善点

運行の頻度に関する改善が、最も要求されていた。路線短縮で、乗継ぎ利用が増加したことが予測され、始発や終バスの時間を設定する事は、この地域にとって重要なことであると思われる。その他に、定時性の確保は依然求められていた。

3.3 自由記述

「路線を戻して欲しい」という意見が多くあり、利用者の理解が十分得られていない。また「運転手のサービス」についての意見が多くみられ、こういったソフト面の改善も、これからの社会で求められる『人にやさしいバス』には必要な要素であろう。その他にも、「バス停にバスが団子状に連なって到着する」「名四国道工事中の迂回車による道路混雑」等の地域交通特性も明らかとなり、地域ごとの調査も必要であることが分かった。

4. まとめ

路線短縮後の「乗換えに要する時間」「料金」に対する措置が不完全。

「バスサービスに関する住民意識調査」の実施。

「100 円バス」「環境定期券」の導入。

に示したことが原因で、路線短縮による正の効果が発揮されない状況にあり、利用者を減少させる要因につながるものと考えられる。

路線短縮後の料金については、乗り継いでも同額で行けるようにするか、なくした路線を復活するかでしか、今は利用者の納得を得られないように思う。また、市民生活の変化に対応した定期料金の検討の必要性もある。

効率的に、需要に合った望ましいサービスを提供するためにも、路線の設定は、単なる利用実態調査ではなく、地域ごとに細分し、 のような調査を慎重に進めるべきである。

更に、他都市で導入されている のような新しいバスサービスも有用であると思う。