

地方都市圏におけるバスサービスに対する改善要望とその対策に関する現状分析

群馬大学大学院 学生員 金井 昌信
群馬大学工学部 フェロー 青島 縮次郎
群馬大学工学部 正会員 杉木 直

1. はじめに

現在我が国の多くの地方都市圏では、モータリゼーションの進展および持ち家を購入しようとする人々の郊外居住化と連動した市街地の低密拡散化により、公共交通機関の衰退が進行している。特にバス交通は需要の減少により縮小、廃止を余儀なくされているのが現状である。しかしその反面で、身体の不自由な人や若年者、そして本格的な高齢化社会の到来によって増大するであろう高齢者等の交通弱者のモビリティを確保するためには鉄道に比べ少ない投資で整備が可能であり、細かなサービスが可能であるバスは必要不可欠である。よって今後は、都市内の比較的短距離のトリップに供する公共交通機関としてバス路線を合理的に整備することが必要である。また、モータリゼーションの拡大による、交通問題や自然環境問題といった弊害に対する解決策という視点からもバス交通は重要な位置を占めていると考えられ、その改善、整備が急務であると考えられる。

本稿では、モータリゼーション先進県である群馬県の県都前橋市において、中心市街地と郊外部を結ぶ市内バス5路線と前橋市と隣接する高崎市とを結ぶ都市間バスの利用者に対してアンケート調査を実施し、バス利用者の立場から利用促進のためのサービス改善について有効な施策を抽出することを目的とする。

2. バス利用者属性について

アンケート調査の概要を、表1に示す。アンケート結果より、平日利用者数は休日利用者数の2倍以上であった。利用者の年齢構成を図1に示す。平日運行については、19歳～65歳までの有職年齢層の割合が全体で7割以上であり、これは通勤目的での利用者が多いためである。休日運行については、高齢者の割合が約4割を占め、利用者の少ない休日運行についても交通弱者の日頃の足を提供するという点において、利用者の大半を占める高齢者の要望を反映した対策が必要であると考えられる。また、図2に示すように平日・休日運行ともに、往復利用している人の割合が5～6割程度と低い割合となっており、往復利用がされにくい現状になっている可能性がある。

表1 調査概要

調査対象地域	群馬県前橋市・高崎市	
調査対象バス路線	・市街地と郊外部を結ぶ前橋市内運行バス5路線 ・前橋駅～高崎駅間を運行する都市間バス	
調査対象者	調査対象バス路線利用者のうち、小学生以上の年齢の方を対象とした	
調査方法	配布：調査員が対象バスに乗り、アンケート用紙を同封した返信用封筒を渡し、その記入とその後の返信を依頼 回収：記入後、返信用封筒により、郵送回収	
調査内容	・年齢、性別、職業、運転免許の有無等の個人属性 ・乗車降車バス停、時間、外出目的、バスの利用頻度等の調査日のバス利用状況 ・バスを利用している理由、及び運行本数、運賃等に関する改善要望	
回収結果	平日運行	休日運行
配布数	1788	767
回収数	593	169
回収率	33.20%	22.00%

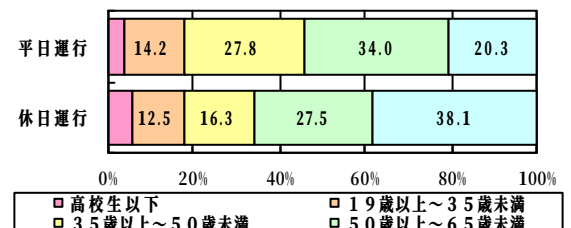


図1 バス利用者の年齢構成比

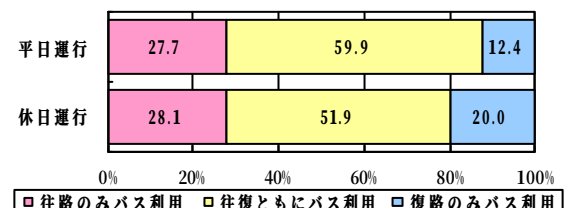


図2 バス利用者の利用形態構成比

キーワード：地方都市圏、バス交通、改善要望

連絡先：〒376-8515 群馬県桐生市天神町1-5-1 TEL.0277-30-1653 FAX.0277-30-1601

3. 改善要望分析

ここでは運賃・運行本数・運行実態について改善要望分析を行い、それぞれから利用促進に対する有効な施策を考察する。

図3に運賃に対する改善要望を示す。高校生以下を除くと、半数の人が満足していると答えている。これは通勤目的の利用が多いため、通勤費が支給されていることと、高齢者に対しては通常の回数券よりも割安な敬老割引券が発行されていることが要因であると考えられる。

図4に運行本数に対する改善要望を示す。平日運行については、有職年齢層で朝・夕の増便および最終バスを遅くしてほしいという要望が高い割合を占めていることが分かる。これは通勤で利用する際の要望と考えられ、増便を行うことによって現在自動車通勤者のバスへの転換を促進させる可能性がある。また図5より、バス利用形態ごとに見ると、往路利用者は朝の増便、復路利用者は最終バスを遅くしてほしいという要望が多く、現在利用している時間帯の改善を望んでいることが分かる。

図6に運行実態に対する改善要望を示す。定刻運行の実施が高い割合で挙げられており、これは交通渋滞により運行予定時刻の定時制が確保されていない現状の改善を望んでいることが分かる。また、バスロケーションシステムの導入や鉄道との接続改善も挙げられており、より高度なサービスの提供を望んでいることが分かる。

以上のことから、バス利用者は、総じて値下げ等の運賃面よりも運行本数の増便や定刻運行、鉄道との接続改善等のサービス面の改善を多く望んでいることが分かる。利用促進に対する施策としては、有職年齢層の利用者で朝・夕の増便、最終バスを遅くしてほしいという要望が多いことから、全てを増便するのではなく、通勤時間帯には勤務地の集中している市街地方面へのバスの増便を、帰宅時間帯には郊外部方面への増便といった利用状況に即した効果的な対策を行っていくことが考えられる。また定時性を確保するためには、時間的にゆとりのある時刻表の作成やバス専用・優先レーンの整備が必要であり、鉄道との接続改善も鉄道時刻表を考慮してバス時刻表を変更していくことで改善されることが考えられる。

4. おわりに

本稿では、改善要望それぞれから要望の高かった項目に対する対策を考察した。今後は、利用実態と改善要望それぞれの関係を詳細に分析し、より有効な施策、およびその効果の計測を分析するとともに、潜在需要に関する分析を進めていきたい。

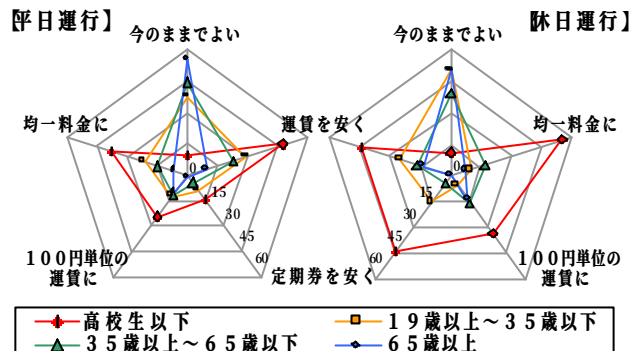


図3 年齢別運賃に関する改善要望

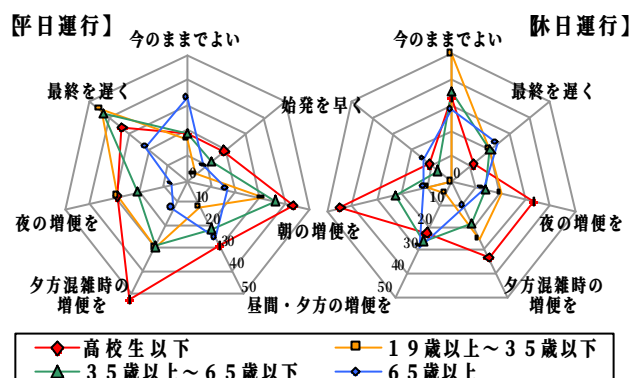


図4 年齢別運行本数に関する改善要望

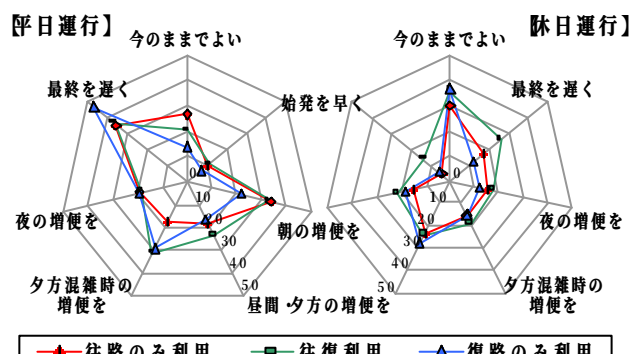


図5 利用形態別運行本数に関する改善要望

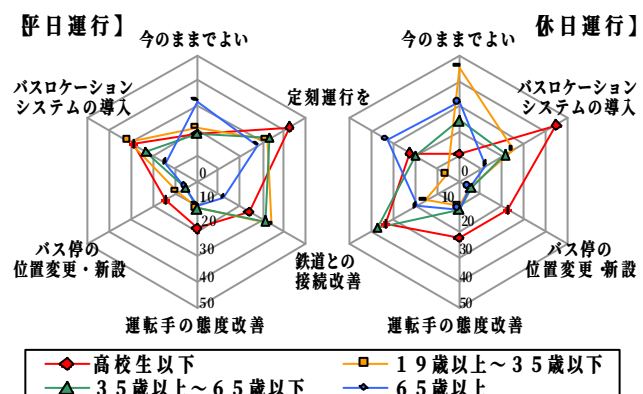


図6 年齢別運行実態に関する改善要望