

西合志町における公共交通機関利用促進のためのTFP試行

○熊本大学 学生員 平田 一輝
熊本大学 正会員 溝上 章志

1. はじめに

西合志町は、人口 27,455 人（H13）の熊本市北部に隣接する町で、H2 対人口増加率が 1.5 以上の地域もあり、熊本市のベッドタウン化が進んでいる。住民の熊本市中心部への移動手段は自動車を中心であり、町の背骨部に熊本電鉄（以下、熊電と記す）の本線があるものの、サービス水準が低いこともあって、有効に利用されているとは言えない。一方で、熊電沿線を通る国道 387 号線が合流する熊本都市圏北部から熊本市中心部への主要な幹線道路である国道 3 号線では、自動車交通の集中に伴う混雑が著しい。

本論では、昭和 21 年以降の赤字経営のために廃止の計画を表明している熊電を主とした西合志町の公共交通機関の利用促進を目的として試行した TFP の手順とその効果を示す。

2. TFP調査の概要

調査の全体フローを図-1に示す。本研究では、①事事情報提供法に基づく路線の情報提供、②行動プラン法に基づく行動プランの作成依頼、③一時的構造変化方略に基づく無料乗車券の配布、④排出 CO₂ 量とカロリー消費量をカウンセリングする FB 法の 4 つの TFP 技術を適用した。調査は事前調査から始めて、各技術の効果を評価するために事後アンケート調査 1 と 2 を各段階で実施した。

事前調査：平成 17 年 8 月中旬に、西合志町の約 9300 世帯に町役場を介して、事前アンケート「西合志町の代々井公共交通のあり方を考える調査」を全戸に配布した。この調査では、自動車利用に対する意識と自動車と公共交通機関の利用状況によって被験者を分類するためのデータを収集することを目的としている。

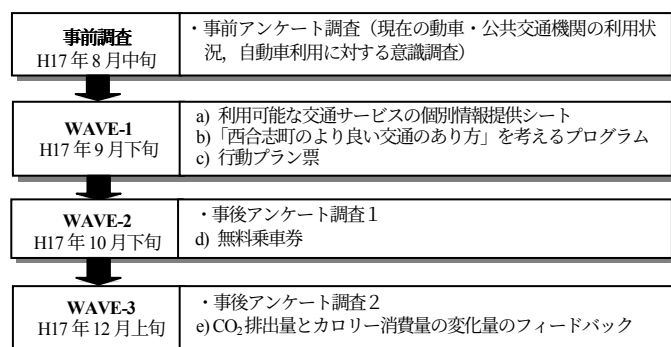


図-1 TFP 調査フロー

WAVE-1：9 月下旬には、継続調査協力依頼に承諾を得た 917 世帯のうち、熊電を利用可能な構成員のいる世帯に対して、熊電の経営状況と自動車を利用した場合と公共交通を利用した場合の CO₂ 排出量やカロリー消費量の比較などを記載した小冊子 b) 「『西合志町のより良い交通のあり方』を考えるプログラム」、事前アンケートで回答されている自動車による交通の代替として利用可能な公共交通機関の路線・経路、およびその時刻表と料金の a) 個別情報提供シートを同封した。さらに、これらの情報を参考にして、現在、自動車で行っている通勤・通学や買い物・習い事目的の交通を公共交通機関に変更する際の利用可能な路線・経路、乗換駅や乗換時間、出発・到着時刻などを自ら計画する c) 「行動プラン票」の作成を要請した。

WAVE-2：10 月下旬には、行動プラン票の返信者に TFP の効果を把握するためのアンケート調査 1 を実施した。その際、この被験者の一部に d) 5 往復分の無料乗車券を配布した。

WAVE-3：12 月上旬には、WAVE-2 アンケート調査 1 の返信者に e) 公共交通機関への転換により起きる CO₂ 排出量とカロリー消費量の変化量のフィードバックを行った。同時に、TFP の効果を把握するためのアンケート調査 2 を実施した。

3. 被験者の分類と調査票の回答

自動車利用に対する被験者の意識レベルや適用技術ごとの TFP の効果を確認するため、図-2 のように世帯と被験者の分類を行った。まず、事前アンケート調査の回答者のうち、継続調査への協力で承諾した世帯に自動車利用抑制意図を持つ構成員がいる世帯群 B だけを対象世帯とし、普段の交通手段に熊電を利用できない世帯は非接触群 A とした。次に、世帯に公共交通を利用する構成員がいる世帯群 D といない群 C に分類する。WAVE-1 では、C と D の群の内、熊電を利用可能な交通を行っている構成員だけを a), b), c) を試みる接触群 F と G とした。したがって、WAVE-1 にはこれらの TFP 技術の効果を比較する非接触群はいない。WAVE-2 では行動プラン票の返信者を d) の無料乗車券を配布する群 F1, G1 と配布しない群 F2, G2 に分類した。WAVE-3 では事後アンケート 1 の

