

とよたおいでんバス下山・豊田線の利用者評価

豊田工業高等専門学校 学生会員 ○船戸 彩加
 豊田工業高等専門学校 正会員 野田 宏治
 豊田工業高等専門学校 正会員 荻野 弘

1. はじめに

豊田市は平成 19 年 11 月より、民間のバス会社のバス路線撤退を受けて市が経営する『とよたおいでんバス』が基幹バスとして運行されている。平成 22 年 2 月現在ではとよたおいでんバスは表-1 に示す 10 路線が運行されている。本研究では旧下山村と豊田市駅を結ぶ下山・豊田線を調査対象とし、既存の結果¹⁾にさらに沿線の高校生を対象とした利用者調査を実施することで、地域住民・バス利用者のとよたおいでんバスの評価と問題点を明らかにすることを目的とする。

表-1 とよたおいでんバスの路線²⁾

路線名	区間	路線名	区間
旭新盛線	小渡～足助病院	川口飯野線	上川口～飯野
旭豊田線	小渡～豊田市	下山豊田線	大沼～豊田市
稲武足助線	稲武～足助病院	さなげ足助線	浄水駅～百年草
小原豊田線	上仁木～豊田市	藤岡豊田線	支所～豊田市
玄関口バス	市役所 等	保見豊田線	乙部ヶ丘～豊田

表-2 調査内容

調査項目	①個人属性（年齢・性別・住所） ②普段のとよたおいでんバスの利用状況（乗車回数・バス停、バス停までの交通手段） ③おいでんバスに対する評価 改善点の要望 ④市営化以前との変化に対する評価 ⑤豊田市移動支援ポータルサイトの利用の有無 ⑥自由記述
	⑦バスの遅れ状況（登校時、下校時） ⑧バスの乗客マナーに対する評価 ⑨おいでんバスに対する評価 改善点の要望 ⑩自由記述 *⑦～⑩までは高校生アンケートでの付加項目
遅れ	始発～14:00 までの間の各バス停到着時刻を計測

2. バス利用者の意識

平成 20 年 4 月の平日平均 1 日利用者数は上下合わせて 394 人³⁾。乗客アンケートの回答者数は 50 人で男性 40%、女性 60%となり、年齢では 10 歳代 40%次いで 60 歳代以上 24%となった。高校生は 32%であった。また 56%の乗客は「毎日利用している」と回答している。

乗客のバスに対する評価を 3 段階で評価させたものを図-1 に示す。図-2 は高校生とそれ以外の回答者に分けたものを示す。

(1) 路線における評価

路線における評価のうち『運行本数』では、80%が『不満足』と回答している。現在の段階で、朝夕

(午前 6～8 時と午後 4 時～最終) は 1 時間に 1 本、昼間(午前 10 時～午後 2 時まで)は 2 時間に 1 本が、また平日は 1 日 12 往復運行されている。この路線では通勤・通学の利用者が多く、乗り遅れることができないことから、料金面よりも、バスの本数や運行間隔についての不満が明らかになっている。

(2) 車内の評価

車内の評価では『雰囲気』の満足度が 13%と項目の中で最も低く、自由記述では高校生の乗車マナーを問題視する意見もあった。

図-2 は高校生とそれ以外に分けた車内の評価について示したもので両者の回答には大きな違いがあることがわかる。どの項目も高校生に「不満足」の割合が大きいことがわかる。

まず、『混雑度』では高校生の意見に「満足」という回答がなくなり、朝の通学時に車内混雑のピークがあることが考えられる。また、『雰囲気』では高校生以外の回答の中では「不満」は少なく、逆に高校生の回答に「不満」の割合が多い。自由記述では高校生に対する意見があり、これらのことから、高校生自体が同年代の乗客に不満を感じている場合も考えられる。また、アンケートの自由記述より“運転手が高校生に激しく注意を呼びかけるアナウンスがある”という記述があり、車内の『放送』、運転手の『態度』の項目で高校生の「不満」が高い。注意を受ける高校生の乗車マナー面に問題があるのか、運転手の過度なアナウンスが高校生の不満を引き起こしているのか、の 2 つの関連性を明らかにする必要がある。

これらのことから高校生のバス利用意識に着目する必要があることがわかった。

3. バスの遅れ

図-3 に下山・豊田線の遅れのうち代表例として下りの発車時刻別の 3 本について各バス停の遅れ時間を示す。図から朝の 7 時台に大きな遅れが生じていることがわかる。特に高校前のバス停（森、鶴ヶ瀬）を過ぎたあたりで大きく遅れ、それが累積した状態で市街地に入り道路混雑によりさらに遅れが発生していることが推察される。

図-4 は 7:10 発の各バス停での乗降客数を示したもので乗降客数の多いバス停は森町と鶴ヶ瀬で、これらは高校生が通学に利用するバス停である。

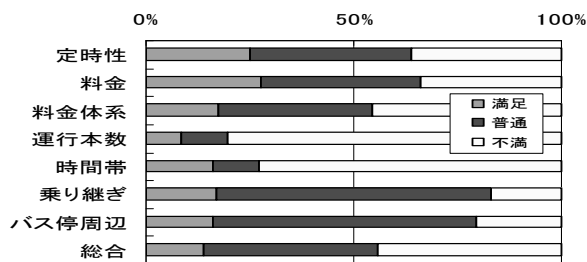


図-1 バス路線の評価

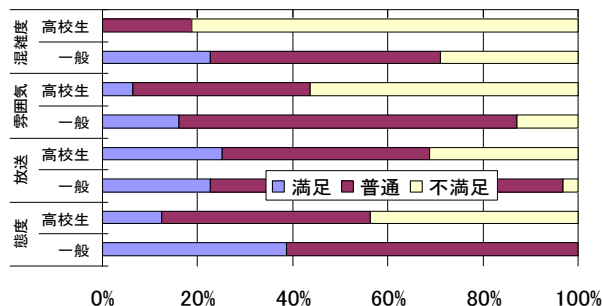


図-2 高校生とそれ以外の方の車両評価比較

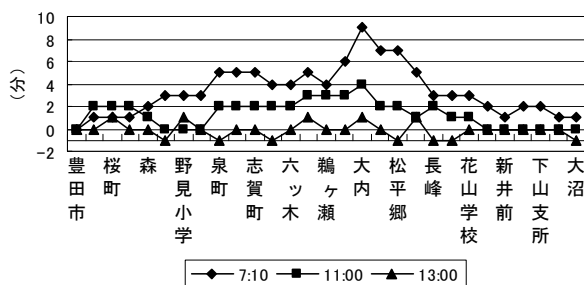


図-3 下り方向のバス遅延状況

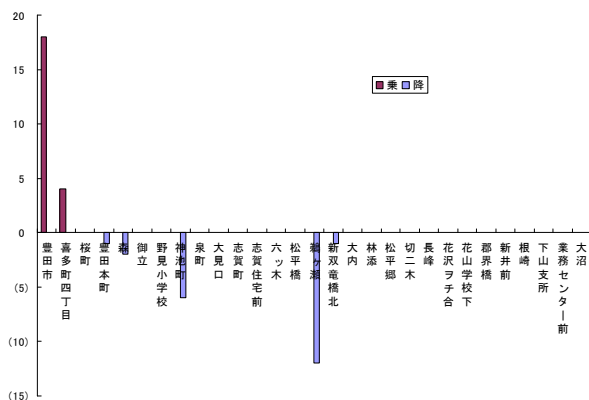


図-4 バス停ごとの乗降客数

4. 高校生のバス利用に対する調査

昨年度実施した調査データをさらに分析した結果、高校生に着目する必要性があることがわかった。そこで今回は下山・豊田線沿線に位置する2つの高校の利用者を対象に絞りバス利用意識調査を行なった。

4-1 高校生アンケート調査

アンケートの対象は、H高校（バス停名：森、御立）とM高校（バス停名：鵜ヶ瀬）の生徒とし、調査票の配布は、登校時にバスから降車したところで直接手渡し、回収は郵送で行った。

アンケート内容と配布回収状況を表2に示す。

4-2 高校生アンケートの調査結果

路線における評価を図-5に示す。回収率13%（10通）と少なく今回は傾向として捉える。

まず、『定時性』を登校時と下校時に分けてみると、「満足」の割合が登校時とはとても少ない。それだけ朝の遅れが発生しやすいことが分かる。一方、登校時の『バスダイヤ』『本数』はやはり「不満」があり、「満足」が少なくなるという傾向があり、朝のバス運行状態は今後見直す必要があるようだ。また、自由記述では“テスト期間中に昼のバスの運行がなく困る”という意見もあった。学校～バス停間の距離においては約半数が「不満」と答えており、バス停を校内まで乗り入れるなどの対策が必要である。

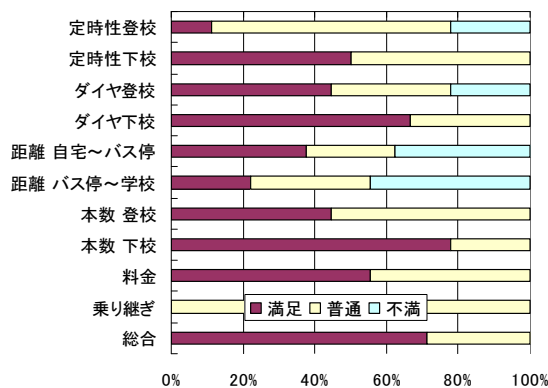


図-5 路線における評価

4-3 通学時交通手段調査

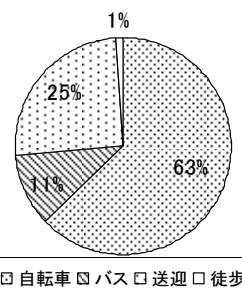


図-6 沿線高校の通学手段

下山・豊田線沿線のM高校校門前で通学者563名の交通手段を調査した結果を図-6に示す。自転車が63%と最も多く、次いで送迎が25%で、バスは11%である。特に送迎について150台近くの乗用車が短時間の通学時間帯に集中し、渋滞の原因にもなっている。

5. まとめ

今回の高校生を加えた調査の結果、自転車や車の送迎による通学生徒のバスへの転換を促す方策や新たに料金体系やバス停から目的地（高校）までのアクセスの向上などが課題として挙げられた。

参考文献

- 1) 船戸, 野田, 荻野: 豊田市下山地区における基幹バスに対する利用者評価、土木学会第64回年次学術講演概要集IV014
- 2) みちナビとよた <http://www.michinavitoyota.jp>
- 3) 豊田市公共交通会議 資料
- 4) 豊田市市役所 交通政策課提供データ