

(Ⅳ-25) P & B R 実証運行に伴う態度と知覚の変化に関する研究

山梨大学工学部 正会員 西井 和夫
山梨大学工学部 正会員 佐々木 邦明
山梨大学工学部 ○学生員 土屋 勇太

1. はじめに

山梨県では、通勤・通学時における交通渋滞問題を解決するために、1994年に『山梨県総合交通構想』を策定し、P&BRシステム（甲府市中心部と郊外を結ぶ）の有効性や実現性の調査のため、1997年12月2日～12月4日、1999年12月～2000年1月、2000年10月～2001年3月の過去3度にわたるP&BR実証運行が行われた。また本年度から、甲府市西部に位置する敷島を中心とする地域を対象とし、敷島－甲府中心部を結ぶP&BR本格運行が実施される状況にある。¹⁾

本研究の目的は本年度から始まる本格運行をひかえ、P&BR沿線住民および実際の利用者を対象とした調査に基づいて、P&BR実施前と運行中の比較を通じて、バス利用に対する知覚や態度の変化を分析し、公共交通利用の促進のための要因を検討することを目的とする。

2. データの概要

今回使用したデータは、平成11年12月から平成12年1月にわたり、敷島・双葉地域を対象に行われたP&BRの社会実験で実施されたアンケート調査の結果を用いた。アンケート調査は、平成11年11月の実証運行前と平成11年12月の実証運行中の2度に渡り実施された。アンケート調査の対象は、事前調査では今回のモニター及び非モニター、実証中は今回のモニターのみである。内容は個人属性、現在の通勤手段、交通手段（自動車、鉄道、路線バス {システムバス}）に対する3種類の満足度、交通手段を選択する際に重視する点に加えて、システムバスの運行条件をかえた際の利用可能性など調査した。²⁾

今回の研究ではこのデータを実証運行で使用されたシステムバスを利用することによって、利用者の意識の変化があったかどうかについて、パネルサンプル(63人)の意識調査結果をもとに分析を行う。

表1 実証運行の概要

期間	平成11年12月から平成12年1月の2ヶ月間
料金	敷島駐車場利用者バス運賃1ヶ月7200円 双葉駐車場利用者バス運賃1ヶ月9000円
運行時間	朝：午前7時10分から午前8時30分 夕：午後5時から午後10時
運行間隔	朝：10分から20分間隔 夕：敷島、約20分、双葉、約30分間隔

3. 分析結果

(1) サンプルの基礎集計

今回用いたサンプルの内訳は、男性54人女性9人で圧倒的に男性モニターの割合が高い。モニターの居住地域では、敷島町が36人で全体割合でも約57%と最も多い。次いで双葉町の14人で約22%、甲府市の6人で約10%、その他の地域で7人の約11%という構成になっている。世代別では、20代で7人の約11%、30代で14人の約22%、40代で22人の約35%、50代以上で20人の約35%という構成になっている。40代、50代がモニターの大部分を占めている。

(2) 意識データの分析

アンケート調査では、事前調査に路線バスに対する満足度を5段階で評価してもらい、実証中ではシステムバスに対する満足度を5段階で評価してもらった。図-1は、事前調査での路線バスに対する満足度と、実証中でのシステムバスに対する満足度との差を表したものである。図を見ると、利便性がプラスの方向に大きな変化が見られる。これは路線バスに比べ運行間隔が短くなったことが起因しているものと考えられる。次いで肉体的快適性に正の変化が見られる。これは、利用したモニター数が100人前後であったこともあり、車内が混雑せず常に座ることができたことが起因していると考えられる。しかし全体評価を見ると、8割も

キーワード；P&BR・態度・知覚

連絡先；甲府市武田4-3-11 山梨大学工学部土木環境工学科 西井研究室

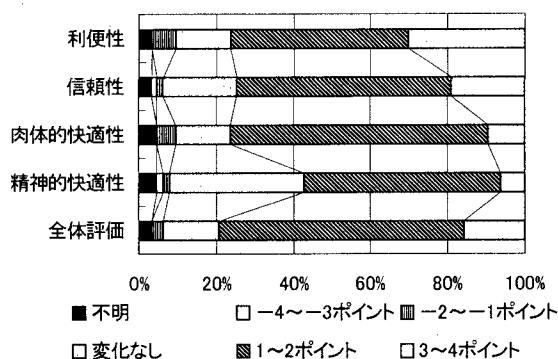


図-1 システムバスを利用後の満足度の変化

の人々が路線バスよりもシステムバスの評価を高く見ていることが分かる。

次に路線バス・システムバスを利用しない理由の上位3位ずつを図-2・図-3に示す。路線バスを通勤手段に利用しないと答えた人は46人、システムバスを利用する可能性のなしかまたは分からないと答えた人は29人と全体として利用可能性は高くなった。路線バスを利用しない理由の主なもの、時間がかかるが6割を超え、次いで早朝・深夜に利用できない、料金が高

いという結果であった。しかしP&BRのシステムバスを利用しない理由については、行き帰り立ち寄る場合に不便が最も多い理由となり、時間がかかる、移動の自由度が低い順になった。路線バスと同様、時間がかかるが上位に挙げられているが、割合が30%前後減少し、路線バスよりは所要時間に対する不満が低いことがうかがえる。また、システムバスの料金を通常のバスより低く設定したことや、早朝・深夜までシステムバスを運行することにより、これらに起因する利用しない理由の割合が低下している。しかし、行き帰りに立ち寄るのに不便、移動の自由度が低いなどについては、相対的に重要性を増し、本格運行を開始するにあたり改善すべき課題ではないか。

4. おわりに

本研究では、システムバスを利用する前と利用した後の意識の変化を同一個人へのパネル調査により明らかにした。満足度の変化では、利便性の変化が最も顕著に見られ、システムバスの利便性の高さを示した結果となった。利用しない理由の変化では、路線バスに比べ所要時間の正確性が高く評価された結果になった。しかし、システムバスに対する移動の自由度が少ない点が、今後の課題ではないだろうか。

また、モニターの状態と知覚の変化が路線バスとシステムバスの属性の違いによる変化であるのか、それともこれまで認知していた属性を修正した結果であるのかを分離する必要がある。今後、P&BR 本格運行を実施するにあたり、モニターの意識の変化がどこから生じたものであるのか、その要因を分析していくことが今後の課題として指摘できる。

参考文献

- 1) パークアンドバスライド試行に伴う交通状況等実態調査報告書 平成10年3月 山梨県
- 2) 著書名 パークアンドバスライドの実現可能性検討調査報告書 平成11年3月 山梨県

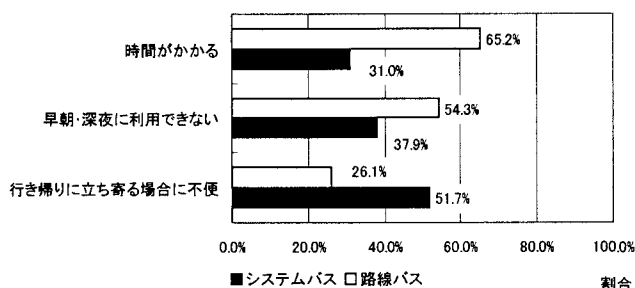


図-2 路線バスを利用しない理由の上位3位

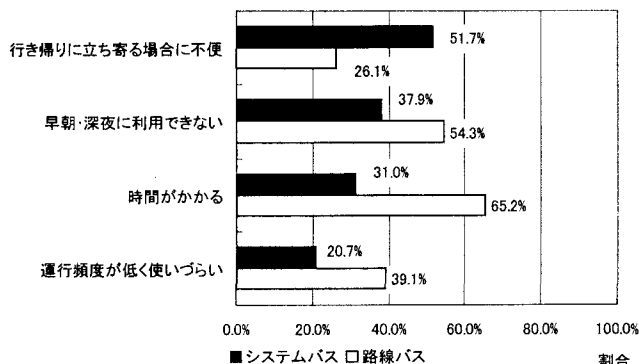


図3 システムバス利用可能性なしの理由の上位3位