

公共輸送サービスの水準に関する住民意識について

名古屋市計画局 正員 ○近藤保則

名古屋市総務局 正員 杉野尚夫

中部工業大学 正員 竹内伝史

1. まえがき

モータリゼーションの進行とともに過疎的地域における交通対策は、自動車のための道路づくりに重点がおかれるようになってきた。一方、既存の鉄道、バスなどの公共輸送機関は、自動車の普及に伴う乗客の減少と人件費の高騰等による経費の増大等によって経営は苦しくなる一方である。このことがまたモータリゼーションを促進する原因となり公共交通はますます苦しくなっていくという悪循環が加速されていく。この悪循環をくい止め最低限の交通を確保し、生活環境を守っていく方策をうちたてることが今日の交通問題の一つの大きな課題である。

こうした認識から、本研究は、公共輸送サービスに対する住民意識調査をもとに、確保すべき交通サービスの質なうびに水準について検討しようとするものである。

2. 調査の概要

調査の対象地域はモータリゼーションの進展度の高い豊田市の一部地域およびその周辺の三好町、藤岡村、小原村、足助町と旭町である。

調査の方法については、郵送、訪問等市町村ごとにそれぞれの方法で行なった。全体での有効回収率は80.5%(3469枚)であった。

調査内容は、最寄の公共輸送機関(バスあるいは電車)の各種サービス水準とそれに対する住民の評価、希望するサービス水準を問うている。

3. サービスに対する総合評価と個別評価

公共輸送サービスに対する総合評価(最寄公共輸送機関に対する便利感の5段階評価)と、個別のサービスに関する判断、つまり停留所までの距離、終始発時刻、運転間隔、車内混雑度、運行精度、料金との関係を、数量化理論第Ⅱ類を用い分析を行なった。

分析結果を表-1に示す。これによれば、レンジ0.50の「停留所までの距離」が、公共輸送サービスの総合評価に最も強く影響し、レンジ0.47の「運転間隔」がこれに次いでいる。「終始発時刻」、「混雑度」、「運行精度」の影響力は小さい。

表-1 総合評価に関する数量化理論Ⅱ類の結果

アイテム	カテゴリー	サンプル数	カテゴリスコア	レンジ
停留所までの距離	1 非常に遠い	219	-0.37	0.50
	2 遠い	382	-0.16	
	3 まあまあ	892	0.07	
	4 十分に近い	593	0.13	
始発・終着時刻	1 不満である	608	-0.13	0.28
	2 満足している	595	0.15	
	3 わからない	883	-0.01	
運転間隔	1 不便である	1258	-0.15	0.47
	2 不便でない	430	0.32	
	3 わからない	398	0.14	
混雑度	1 座れる	567	0.02	0.22
	2 時々座れる	707	0.04	
	3 ほとんど座れない	383	0.03	
	4 つかの間の座ることがある	32	-0.18	
	5 わからない	392	-0.11	
運行精度	1 非常に正確	10	0.18	0.19
	2 大抵正確・遅延がある	1939	-0.01	
	3 よく遅延・遅延がある	96	0.14	
	4 まるきりでだらめ	41	0.06	
料 金	1 高い	765	-0.03	0.07
	2 乗り換えると高い	242	0.02	
	3 まあまあ	825	0.03	
	4 わからない	254	-0.04	

4. 現況サービス水準に対する評価

上述の分析から、公共輸送サービスに対する評価には、特に停留所までの距離と運転間隔が大きく影響を与えることが明らかとなった。そこでこの2つの交通サービスについて各現況水準に対する住民の評価をみたものが表-2、表-3である。

停留所までの距離の場合、現況が5分以内では「十分に近い」、「まあまあ」と判断する人は96%、10分でも70%強存在するが、15分で「遠い」が過半数となる。運転間隔では、現況が15分間隔までは「不便」は30%内外で大きな変化はみられないが、30分で55%と過半数をこえている。

5. 現況サービス水準と要望水準

現況のサービス水準に不満と回答した人々の希望するサービス水準は、現況別にみると以下のとおりである。

(1) 停留所までの距離 (図-1)

現況25分までは50%以上が5分を希望している。現況が1時間以上においても50%の人々は10分以内の要望をもっている。

つまり、現況評価では停留所までの距離が15分以上になると過半数の人が不満を感じ、また5~10分になってほしいという希望が、どんな場合にも最も強い要望として表われており、停留所までの距離のシビルミニマムの1つの目安として徒歩距離10~15分の間に限界が存在することを示唆している。

(2) 運転間隔 (図-2、図-3)

朝のラッシュ時運転間隔に対する希望をみると、現況が15分、20分では10分を希望する人が多く、30分では15分、1時間では30分の要望率が高い。昼間の運転間隔についても、ラッシュ時に比べると幾分希望はつつましくはなるが、同様の傾向を示す。つまり、現況のサービス水準より一ランク上の水準を望む割合が最も高くなっており、現況水準に対し極端によいサービスを求めるのではなく、むしろ運転間隔に対する要望は段階性をもっているといえよう。

6. まとめ

以上の調査結果より①公共輸送サービスの基本的要件は停留所までの距離であり、運行頻度の充実がそれに次ぐこと、②停留所までの距離はシビルミニマムの目安としては10分程度であり、運転間隔に対する要望は現況水準の関数形であること、が明らかとなった。また、本分析を地域別に行なった結果、各地域の特色により住民の評価は同一水準においても異なっている。従って、同様の調査分析を多様な地域に適用することにより、地域の状況に応じた公共輸送サービスのあり方を解明する展望を有していると考ええる。なお、本調査は市民交通研究会の研究活動の一環として行なわれたものである。

表-2 停留所までの距離:現況別評価

現況水準(分)	5	10	20	30	40
評価(遠い%)	4.1	27.5	77.4	91.4	94.9

表-3 運転間隔(ラッシュ時):現況別評価

現況水準(分)	10	15	20	30	60	60以上
評価(不便%)	26.5	28.7	43.7	55.4	58.9	76.4

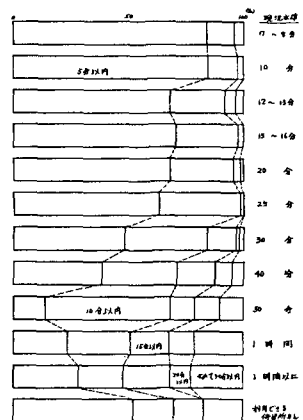


図-1 停留所までの距離:現況別要望水準

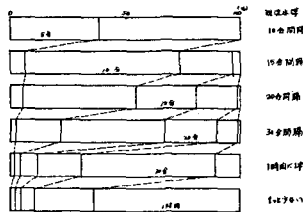


図-2 ラッシュ時運転間隔:現況別要望水準

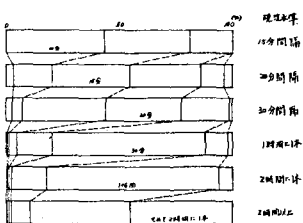


図-3 昼間運転間隔:現況別要望水準