

公共交通利用促進策としての金石快速バス導入実験への取組みについて

金沢市交通対策課

(株)計画情報研究所

金沢大学工学部

金沢大学工学部

○松田 雅典

正会員 四藤 一成

正会員 木俣 昇

正会員 高山 純一

1. はじめに ー試行実験に至る経緯ー

近年のモータリゼーションの進展に伴い、バス利用者が恒常的に減少し、健全なバス事業の維持やバス利用者への利便性の確保が難しくなっている。

そこで、金沢市では平成4年度に「バス交通システム研究会」(座長:木俣昇)を発足し、バス交通の活性化策について検討を継続的に行ってきた。その中で実施したバス利用者意向アンケートでは、「運行頻度」「定時性」「所要時間」「乗車密度」に関する改善要望が多くあったため、同研究会では、これらの改善効果が把握が可能であり、比較的实现性のある「快速バスの導入」を中心的課題として、地域特性、利用特性、道路環境等を勘案し、金石方面をモデル地区に選定した。平成6年度には、地区住民を対象に、快速バス導入に関する利用意向アンケートを行った結果、自動車通勤者の約300～600人がバス利用へ転換すると想定された。しかしながら、バス事業者にとっては快速バスを本格導入した場合の利用者変動や投資対効果がまだまだ不確定であり、本格導入に対する判断が容易ではない。このため、想定した転換利用者数の検証やバスサービスレベルの改善要望項目変更によるバス利用者の変動、本格実施に向けての留意点等、本格実施への判断材料を収集するため、試行実験を実施することになった。

本論文は、試行実験への取組みや試行中実施した各種調査結果と若干の考察について報告するものである。

2. 試行実験への取組み

試行実験は、バス事業者、石川県、石川県警、石川陸運支局、金沢市から組織した試行実施協議会が中心となり、下記の4計画を策定し、平成7年10月2日～12月29日までの平日の62日間、朝の通勤時間帯(概ね7～9時)の都心方向において実施した。

(1) バス運行計画

金石方面の幹線道路に合流する4バス路線において、現行の普通バス24本はそのままとした。一方快速バスは7本増便し、車内の混雑が目立ち始める郊外の畝田バス停から都心流入部の中橋バス停までの計7バス停を停車させず、5分の時間短縮を見込んだ。

(2) 交通規制計画

快速バスが、バス停に停車している普通バスをスムーズに追越せるよう、バス専用レーンが設置されている5バス停において、「停止禁止部分の標示」の交通規制を行った。

(3) 効果調査計画

試行実験前後の利用者変動の把握(都心部主要バス停での降客者数調査)や各便各バス停での乗降客数の把握(乗降客数OD調査)、バスの運行ダイヤの履行状況や定時性の把握(バス走行実態調査)、バス利用者の試行条件に対する評価の把握(バス降客者アンケート調査)、バス未利用者、特に自動車利用者のバス利用意向や改善要望の把握(地区住民への世帯アンケート調査)等、各種調査を実施した。

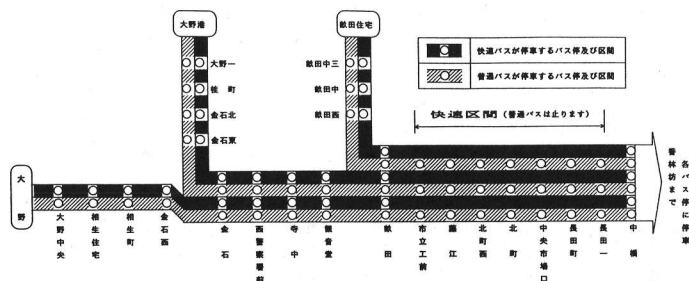


図-1 バス運行路線図



写真-1 快速バスの運行状況

(4) P R 広報計画

試行実験の周知徹底を図るため、メディアや町会長への説明会、回覧板、広報車等による P R 広報を試行実施前より定期的に実施した。

3. 効果調査結果の報告と若干の考察

効果調査の主な結果とその考察を以下に示す。なお、詳細については講演時に報告するものとする。

(1) 試行開始前後の利用者変動

主要 5 バス停において試行前 6 日間、試行中 11 日間行った降客者数調査では、5 バス停を合計した日平均利用者数は試行前 1,120 人、試行中 1,193 人であり、日平均当り 73 人の利用者が増加したものと考えられる。

これは、前述の平成 6 年に実施したアンケート結果により、自動車利用者からバス利用へ新たに転換すると想定した 300～600 人に比べ大幅に少ない結果である。

この理由としては、①新たに投入する快速バスの運行本数が平成 6 年アンケートでは 11 本であるのに対して、試行実験では 7 本と少ないこと、②試行実験は限られた期間であったため、目的地に駐車場を確保している自動車利用者が、自動車の利用を控えて、バスを頻繁に利用することがあまりなかったことなどが考えられる。

また 1 便当りの平均利用増は 10 人程度と少ないが、もともとバス利用者の少ない畝田住宅線にも、需要喚起のため快速バスを投入したこと等がその理由と考えられ、運行時刻の設定と合せ、工夫の余地は多くある。

(2) 世帯アンケートでの自動車からの転換希望状況

世帯アンケートは 5,930 人に配布し、1,556 人からの有効回答が得られた（回収率約 26％）。

通常自動車を利用している人のうち、試行実験条件で本格実施した場合のバス利用への転換希望者は、回答率で拡大すると約 150 人となる。

この場合、1 便当りの平均利用増は 20 人程度となる。

経年的にバス利用者が減少している現状において、仮に本格実施がこの傾向に歯止めをかけ、新たな利用者の増加をもたらすことになれば、バス交通を活性化させるという目的は、少なからず達成できるのではないかと考えられる。

(3) バス降客者アンケートによる試行実験への評価

アンケートの回収率は、快速バスで約 36％（全降客数 242 人、回収数 86 人）、普通バスで約 27％（全降客

数 922 人、回収数 249 人）、合わせて約 29％であり、郵送回収としては高い結果であった。

表 1 に、快速バス利用者による試行前のバスサービスレベルとの満足度比較評価結果を示すが、“前乗り前降りの車両”については「やや悪い・悪い」が約半数となっているが、その他はいずれも約 6 割以上が「やや良い・良い」としている。特に“快速バスの全体的な感想”については約 9 割が「やや良い・良い」としており、試行実験の効果が、ある一定あったと考えられる。

表 1 快速バス利用者の試行前後の満足度比較結果

満足度比較項目	「良い・やや良い」	「やや悪い・悪い」
(1) バスの運行間隔	74%	7%
(2) 乗車時間の短縮	74	2
(3) 時刻表の正確さ	58	20
(4) 目的地に到着する時刻	72	9
(5) 車内の混み具合	85	7
(6) 普通バスを追抜くこと	83	2
(7) 前乗り前降りの車両	28	46
(8) 快速バスの全体的な感想	92	1

4. 今後の展開

試行実験の結果を踏まえ、本格実施の検討が必要であるが、当初の予定どおり試行前の運行に戻すのか、あるいは快速バスの利用者に配慮して快速バスを存続させるのか、その対応が当面の課題であり、その結果は講演時に報告したい。

今回の実験は、公共交通の活性化の一策としての快速バスの試行であり、今後も有効と考えられる様々な施策には積極的にチャレンジしていく必要があると考えている。この場合、行政とバス事業者とではその考え方や取組みに差異があり、行政は都市交通の適正化の観点を重視するのに対して、当事者のバス事業者は民間企業であることから採算性の観点を重視せざるをえないのが現状である。今後はバス事業者の積極的な都市交通適正化の観点も含めたバス交通活性化策の研究や試行・実施等のチャレンジを働きかけていくとともに、そのようなチャレンジに対しての行政支援制度の確立も必要であり、今後の大きな課題と考えている。

最後に、試行実験全般にわたり、終始貴重なご示唆や多大なるご協力を頂いた中部運輸局に感謝の意を表したい。