

大都市周辺部における公共交通機関利用促進策の検討

中部大学大学院 永田 智裕
中部大学工学部 正会員 磯部 友彦

1. はじめに^{1) 2)}

公共交通機関は地域毎の多様なニーズに適応したサービス水準で運行されてきた。近年、利用者のニーズの変化（過疎化、少子高齢化、自動車化）が利用者減をもたらし、従来の運行サービス水準が維持できない。そこで、公共交通利用促進策が講じられているが、全ての地域に共通して適応可能な対策案はなく、特に鉄道ではサービス内容の変更が容易ではなく、抜本的な検討が必要である。

現在、我が国で行われている対策案には施設整備や交通形態の改善等が主体である。また、利用者や地域のニーズに応えた整備施策も試みられているが施設整備の要望が注目される程度であり、いずれもハード整備が中心となっている。

しかし、公共交通機関利用促進策において平成 16 年に行った城北線沿線地域住民意識調査において、公共交通機関利用促進には都市部の発展および交通と都市の機能の確立が必要である。さらに、主要都市への乗り入れや増便などの鉄道サービス向上だけでなく、鉄道施設・周辺地域における商業施設等の立地も必要であり、鉄道整備と「まち」の整備の連携を強く求められている一方で、協力の得た 1154 世帯のうち 85.5% を占める 987 世帯が社会的ジレンマによる影響が確認され、交通意識（ソフト）に対する整備施策が曖昧に判断されてきたことを示唆する結果となった。

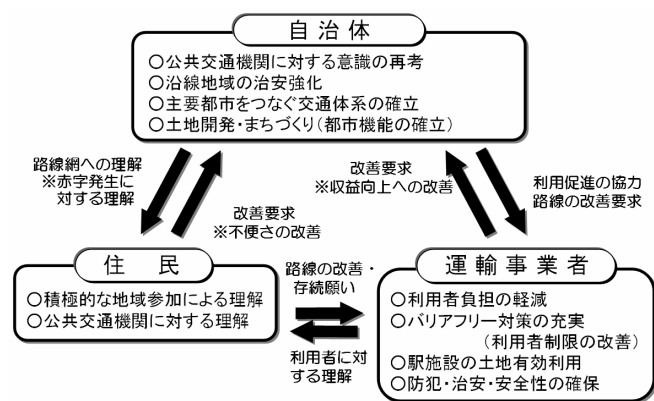


図1 城北線沿線地域住民意識調査における公共交通機関整備に関する相関図

2. 研究の目的と方法

本研究では、大都市周辺部に在住の住民に対し、被験者を無作為に抽出し、アンケート調査により被験者の交通意識の抽出を行う。

次に、社会的ジレンマに代表される情報の提供を行い、その後、協力行動の可能性やその意思の有無を把握する。また、参加協力の得られた被験者にはその後の 90 日間、(30 日毎)に交通意識調査、及び交通調査を行い、被験者の交通形態の変化を調査し、その効果を把握する。

以上の調査を行い、交通意識の抽出及び交通意識移行の可能性を模索し、ソフト面から見た公共交通機関利用促進策の検討を行うものである。

3. 意識調査の実施

無作為に抽出された被験者に対し、交通に対する交通依存性、交通心理要因、交通傾向等の交通意識を把握し、社会的ジレンマに代表される心理要因に則した情報提供を行い、その行動変容を把握するためにアンケート調査を行う。

1) 交通意識調査

被験者において、交通行動を行う場合の交通意識の把握とその基準の選定を行う。

また、行動変容を促す心理的要因（態度変容・知覚行動制御・道徳意識）に則する情報を与えた場合、被験者の協力行動や交通意識の移行の可能性を模索することを目的とする。

2) 交通意識モニター調査

交通意識調査より無作為に抽出された被験者に対し、継続的にアンケート調査を行い、その交通行動、交通意識等の変化を調査する。

被験者にはアンケート調査の後、1 ヶ月 (30 日程度)後に再度、アンケート調査を行い、交通行動の変化を調査し、その課程を 3 ヶ月間繰り返し行う。その際に、継続的に情報提供を行う場合と、初回のアンケート調査のみ情報提供を行い、その後の情報提供を行わない

場合の2種類のモニター調査を行い、その交通行動の比較を行う。そこで、本研究では、

Case1：継続的な情報提供を行わない群

Case2：アンケート調査をコミュニケーション媒体とし、継続的な情報提供を行う群

の2つのグループを設定し、交通意識の移行を把握することを目的とする。

表1 交通意識調査

対象地域	大都市周辺部 名古屋近隣市町村
対象者	対象地域内に在住の10～70代の住民
調査期間	2006年9月～12月
配布方法	無作為抽出による訪問配布 団体、自治体などによる依頼配布
回収方式	後日郵送による回収、直接回収

表2 交通意識モニター調査

対象地域	愛知県尾張地区
対象者	対象地域に在住の10～30代前後の男女を対象
調査期間	2006年9月初旬～2006年12月中旬

4. 交通意識

図2に交通行動選択傾向を示す。これは仮想的に挙げた目的地に対し、被験者はどのような交通行動を選択するのかを調査したところ性別・年代を問わず自動車が78%を占め、次いで自転車の8%となった。また、日常的な交通目的（コンビニストアや買い物）に関しても自動車が72%を占めている。

これは日々の行動だけではなく、旅行や娯楽等の非日常的な交通に対しても自動車利用の傾向が顕著に現れた結果である。また、バスや電車を利用する者は自動車を自由に利用できない学生に多く見られた。

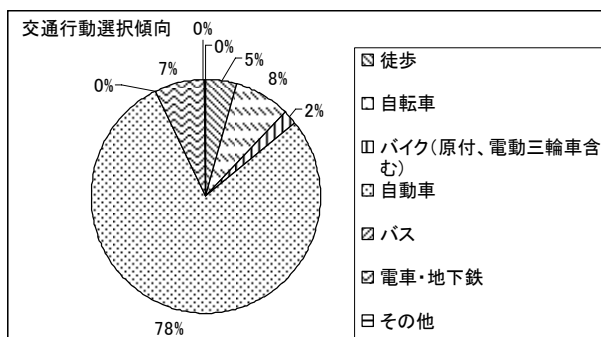


図2 交通行動選択傾向

5. 協力行動の変化

図3に協力行動を求めた場合の参加意識形成の程度を示す。被験者に協力行動を求められた場合の協力意

思を調査したところ、「やむを得ず協力する」の41%に次ぎ、「進んで協力する」が12%を示す結果となった。また、その協力行動の参加意欲が認められた被験者に対し協力行動の参加意識形成の程度を調査したところ「少し協力行動しようと思う」が47%を示し、「ぜひ参加したい」が11%の第三位という結果になった。これは被験者に対し具体的な協力行動内容と頻度を作成してもらい、その参加意欲を調査した結果である。協力意識は存在するが具体的な行動に伴う行動意識の形成には個人間により誤差が生じている。

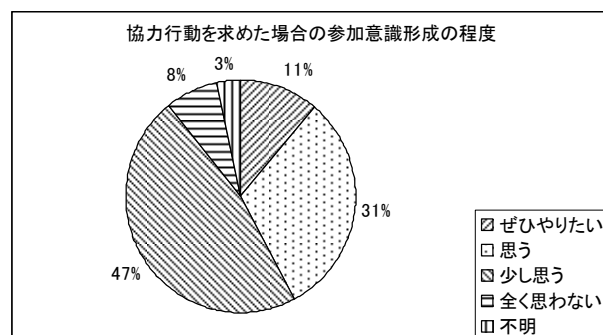


図3 協力行動を求めた場合の参加意識形成の程度

また、交通意識形成より交通行動に移行した被験者は短期的な利用を行うものの、日々の習慣により日常的な交通への移行や習慣化には至っていない。

6. まとめ

事実情報の提供により交通意識の形成を行い、交通行動の移行は確認できたがその長期的な行動の維持は不十分であり定期的な情報提供が必要である。

最後に、調査にご協力いただいた大都市周辺部に在住の住民の方々に謝意を表す。

【参考文献】

- 1) 谷口綾子・藤井聡「モビリティ・マネジメントにおける情報機器の活用可能性 - 2003 年度札幌市における TFP -」
http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/pdf/files/pgsdoron_at.pdf 2003.
- 2) 谷口綾子・藤井聡「公共交通利用促進のためのモビリティ・マネジメントの効果分析」
http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/pdf/files/rinrin_at.pdf 2003