

足助・藤岡方面と豊田市街とのバス交通の連結について

豊田工業高等専門学校 専攻科 齋藤梓
豊田工業高等専門学校 荻野弘 野田宏治
(財)豊田都市交通研究所 橋本成仁
豊田工業高等専門学校本科 野々目菜生

1. 研究の背景・目的

くるまの町、豊田市は、マイカー依存による公共交通の利用者の減少などにより、鉄道・バスの不採算路線の廃止が相次いでおり、公共交通が利用できない地域が拡大している。その一方で合併による広域化、人口の高齢化に伴い、公共交通の重要性・必要性が高まってきている。

このような背景から豊田市では、バスサービスに関する問題が山積みである。例えば、運行本数が少ない、料金が安い、乗り継ぎも悪い、夕方を過ぎると本数が激減するなどが挙げられる。

本研究では、バスの利用実態調査やバス停周辺の整備状況調査をもとに重要項目を把握し、問題点を明らかにする。

2. 豊田市の取り組み

現在の市内バス利用者数は約 9500 人/日である。豊田市では、2010 年までに市内バス利用者数を現状の 1.5 倍にするという目標を設定し、表-1 に示す内容の増便や新料金体制、新規路線の導入を行っている。既存路線の平日の増便について「下山豊田線」は 12 本から 24 本に、「矢並線」は 8 本を 24 本に、「稲武・足助線」は 22 本から 32 本に変更している。

本研究で取り上げる「さなげ足助バス」「藤岡線」の路線図を図-1 に示す。「さなげ足助バス」は、平成 19 年 11 月に料金体系が 100~600 円から 100 円から 500 円に変更され、また平成 20 年 1 月には、路線を四郷駅から浄水駅まで 3.3 km 延伸される。また、「藤岡線」では平成 19 年 6 月から平日に 1 本増便されている。

3. さなげ足助バス、藤岡線の概要

「藤岡線」、「さなげ足助バス」の概要を表-2 に示す。「藤岡線」では主に梅坪駅で乗り換えが行われ、「さなげ足助バス」においては猿投駅、四郷駅で乗り換えが行われている。

表-1 新たなバス交通

		区 分	路 線 名
基幹バス	6月	既存路線の増便	下山・豊田線 矢並線 藤岡線
	11月	新規路線の運行	旭・豊田線
		再編路線	旭・新盛線 川口・飯野線
		増便・基幹バス化路線	稲武・足助線
地域バス	8月	新規路線の運行	平井地区 下野見地区 保見地区
	10月	新規路線の運行	旭地区
	11月	既存路線の再編	松平地区 稲武地区



図-1 路線図

表-2 両路線の概要 (平成19年11月現在)

	さなげ足助バス	藤岡線
運 行 区 間	百年草～四郷駅	豊田市～木瀬(2ルート) 豊田市～加茂ヶ丘高校前 (3ルート)
運 行 時 間	午前6時～午後10	午前6時～午後10時
運 行 本 数 (平 日)	40 本	42 本
運 行 本 数 (土 休 日)	30 本	24 本
市 街 地 と の 結 節 点	猿投駅 四郷駅	梅坪駅 豊田市駅
路 線 長 (k m)	21.5	20.1/18.3(木瀬/高校前)
バ ス 停 数 (箇 所)	69	58/52(木瀬/高校前)

表-3 主なアンケート項目

個人属性:性別、年齢、職業、住所、免許の有無
路線の利用:利用頻度、利用目的、バス停までの移動手段、遅延頻度など
交通結節点:電車とバスの接続時間と料金体系の違い、周辺設備など
路線のサービス:必要な設備、乗降バス停の満足度、料金、本数など

4. 利用実態調査

4-1 平成 18 年バス利用実態調査の概要

「さなげ足助バス」と「藤岡線」の 2 路線について平成 18 年 12 月 14 日にバス利用実態調査を行った。

アンケートの内容を表-3に示す。

配布・回収の結果を表-4に示す。調査票の配布は、始発から終発まで車内で乗客に直接配布し、回収は郵送により行った。回収率は両路線ともに約20%であった。

図-2に両路線の回答者年齢構成を示す。図より高齢者の回答率が高く、特に「さなげ足助バス」は回答者の約60%が60歳以上であり、70歳以上では約30%になる。

4-2 利用実態調査の結果

図-3が「さなげ足助バス」のバス路線の総合評価である。図-3より「運行本数」、「周辺設備」、「運行時間帯」の不満度が高くなっている。「さなげ足助バス」では、60歳以上の55%が病院を目的として利用していることがわかった。料金体系・料金に関しては他の項目の評価に比べ、高い評価が得られている。車両に関する評価より利用者数に比べ、車両の定員数が少ないことが不満としている。四郷駅については、現在周辺に施設が何も無いためコンビニなどの施設が求められている。結節に関して、四郷駅では31%、猿投駅では83%が乗り換えを経験しており、四郷駅では接続時間の悪さに不満を感じており、長い時で14分ほどの待ち時間がかる。また終電と終バスの時間のズレの不満も上がっている。

図-4は「藤岡線」の評価である。総合評価では半数以上が不満に感じている。「遅延」、「運行本数」、「料金」の不満度が特に高い。バスが遅延することによって通勤、通学者に影響を与えており、バスの遅延についての質問項目では約7割が「ほとんど毎回遅延」と回答している。また運行本数の増便・運行時間帯の拡張が行われたが、「運行時間帯」、「運行本数」の利用者の満足度は低くなっていることが現状である。結節に関しては61%が梅坪駅で乗り換えを経験しており、運行本数や運行時間に不満を感じている。

また両路線の共通点として、「運行本数」に対する不満度が高くなっている。現在、両路線で朝、夕方1時間に2本、その他は1時間に1本、運行である。またバス停においては、雨を凌ぐ設備が求められている。交通の結節に関しては、終バスと終電の時間の差異による運行時間帯への不満が高く、現在、終電は24時であるものの、終バスは20時となって

表-4 アンケート配布・回収率

	配布数	回収数	回収率
さなげ足助バス	310	59	19.0%
藤岡線	294	62	21.1%
全体	604	121	20.1%

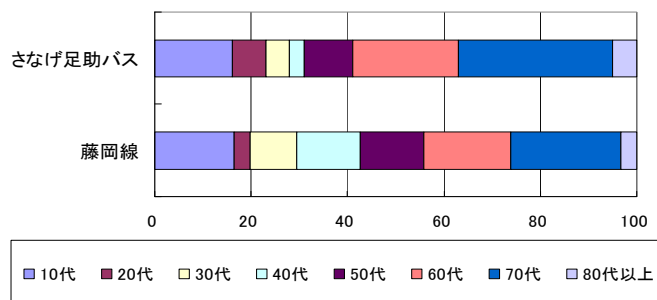


図-2 年齢構成

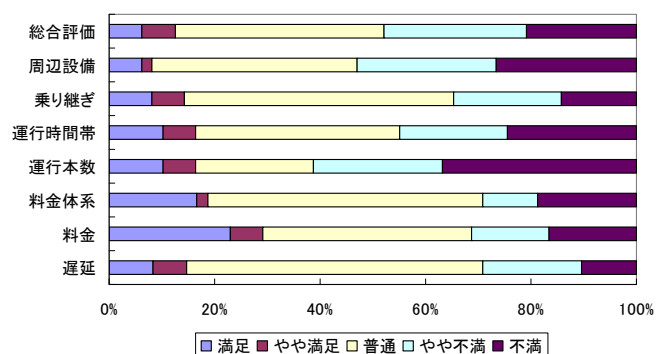


図-3 さなげ足助バスに関する評価

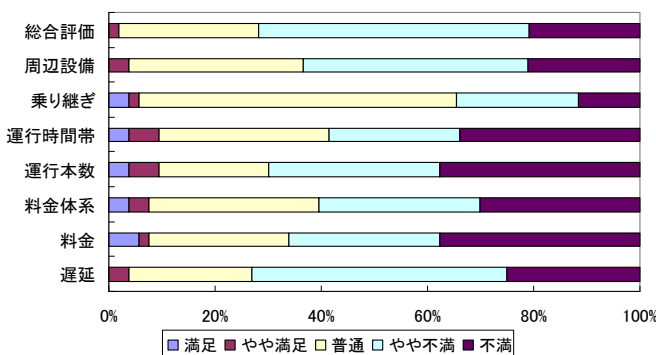


図-4 藤岡線に関する評価

いるため、終バス時間の延長が求められている。

5. まとめ

本研究の結果、以下のことが明らかとなった。

利用実態調査より両路線において運行本数に対する満足度が低いことから、運行本数についての検討が必要であり、高齢者のバス利用が両路線とも多いことから、バス停環境について誰でも利用しやすいバス停を整備する必要がある。

〈参考文献〉

- 1) 豊田市役所・交通政策課 豊田市公共交通会議資料「第1,2回」平成19年5月、平成19年8月
- 2) 野々目菜生 足助・藤岡方面と豊田市とのバス交通の結節について 豊田高専卒業論文 平成19年3月