

シャトルバス利用促進のための情報提供方策に関する研究 —善光寺御開帳の渋滞対策について—

長野工業高等専門学校 学生会員 塩嶋 耕平 長野工業高等専門学校 正会員 柳沢 吉保
 長野工業高等専門学校 正会員 轟 直希 長野工業高等専門学校 学生会員 深川 栄美
 金沢大学大学院 フェロー 高山 純一

1. はじめに

長野市では平成 27 年 4～5 月に善光寺御開帳が開催される。平成 15, 21 年の御開帳時には、善光寺周辺にてマイカー規制が導入されるとともに、シャトルバスによる P&BR が実施されていた。しかしながら、善光寺北側駐車場まで 90 分以上要する渋滞が中心市街地で発生し、課題となっている。マイカーからシャトルバスへの乗り換えを促進するために実施された交通施策の情報提供としては、新聞・雑誌で交通規制とシャトルバス案内、高速道の PA/SA および出口でチラシ配布と案内板を通じて駐車場までの経路と運行サービス、市内幹線道路で看板にてシャトルバス臨時 P 誘導情報が提供されていた(リアルタイム情報は未提供)。

観光期 P&BR を対象とした情報提供方策に関する既往研究として、高山ら¹⁾は P&BR 実施情報に関する PR 方法について論じている。PR 手法などの情報提供方策を検討する上では、さまざまな内容の情報の入手過程や入手量などがシャトルバス利用に関係してくると考えられる。また、観光客がそれぞれ持っているシャトルバスに対する利用意向の違いも大きく影響していることも考えられる。

既往の研究ではシャトルバス利用者とマイカー利用者の出発から目的地到着までの情報の入手位置、内容と移動手段決定過程を比較した研究は少なかった。以上より本研究では、シャトルバスの利用理由、非利用理由を比較するとともに、シャトルバス利用者利用者の情報入手過程と重要性を明らかにし、シャトルバス利用促進のための要因の抽出と、手段選択特性を明らかにすることを目的としている。

2. 善光寺御開帳時の情報提供の概要

本研究には平成 15 年の御開帳を対象とした調査で得られたデータを利用する。アンケートはシャトルバス利用者用、マイカー利用者用の二種類を作成した。表-1 にアンケート調査項目を示す。

表-1 調査項目

対象	調査項目
シャトルバス マイカー 利用者共通	<ul style="list-style-type: none"> ・シャトルバス運行および利用ルート ・出発前の善光寺周辺駐車場満空と渋滞予想 ・交通規制実施案内に関する情報の入手内容,入手位置,入手手段と各情報の重要度 ・個人属性(年齢・車種・グループ構成・子供,お年寄りの有無)
シャトルバス 利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・シャトルバスの利用決定位置と利用理由 ・利用にあたって不便を覚悟した項目
マイカー 利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・シャトルバスを利用しなかった理由 ・シャトルバス利用に必要な情報 ・シャトルバスの運行条件に対する要望

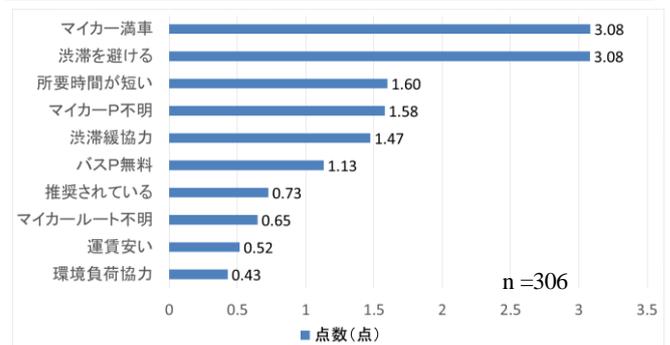


図-1 シャトルバス利用理由

3. シャトルバスの選好意識

(1) シャトルバス利用者の利用理由

シャトルバス利用者を対象に利用理由の強い順に 1～5 点の重み付けをして集計を行った結果を図-1 に示す。図-1 より、シャトルバスを利用するに至った強い理由としてあげられるのは、「善光寺周辺駐車場が満車だと困るため(マイカー満車)」、「渋滞に巻き込まれたくないから(渋滞を避ける)」という理由が同点で最も多く、次いで「所要時間が短い」、「マイカーP不明(善光寺周辺駐車場の位置が不明)」と続いた。駐車場の満車、市内渋滞に巻き込まれるといった、マイカーでの移動ができなくなってしまうこと、また、時間をロスすることへの不安からシャトルバス乗車を決定した利用者が多かったことが分かる。

(2) マイカー利用者のシャトルバス未利用理由

マイカー利用者を対象にシャトルバス未利用理由を集計した結果を図-2 に示す(集計方法はシャトルバ

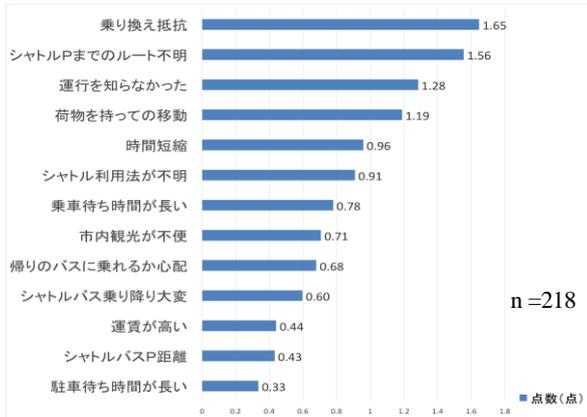


図-2 シヤトルバス未利用理由

ス利用理由と同様).マイカー利用者のシヤトルバス未利用理由の最も強いものは「乗り換え抵抗」,次に「シヤトルPまでのルートが不明」となった.また「運行を知らなかった」という理由から,利用方法に関する情報入手がなされていなかったことが分かる.「乗り換え抵抗」など,シヤトルバスのシステムに対する不安が多いが,一方でシヤトルバス運賃など運行の条件に対する不満は少ない傾向となった.

4. シヤトルバス情報の選好意識

(1)シヤトルバス利用者の選好意識

シヤトルバス利用決定位置を「自宅」,「高速道路走行中」,「市内一般道路走行中」の3局面に分類する.さらに各局面別に,自宅と走行中での各種情報の入手率および重要度をまとめた.

自宅にて利用決定した利用者の集計結果を図-3に示す.自宅決定利用者は,自宅での「シヤトルバス運行案内」の入手率が高く,重要度も高い.一方で走行中での情報入手率は,他の利用決定位置よりも低いことが明らかとなった.

高速道路走行中に利用決定した利用者の集計結果を図-4に示す.高速道路走行中決定利用者の入手率は,「シヤトルバス運賃」が最も高く,次いで「Pへの経路誘導」であった.

市内一般道路走行中に利用決定した利用者の集計結果を図-5に示す.市内一般道走行中決定利用者の入手率は,「駐車料金が無料」が最も高く,次いで「Pへの経路誘導」であった.直近に差し迫った市内駐車場駐車料金とのトレードオフや駐車場へのアクセス性を重要視している.

また,各局面ごとの重要度の高い情報について他局面と比べ,重要度の平均値について差の検定を行った.

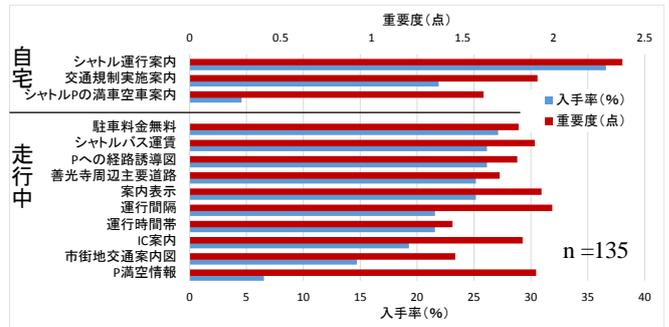


図-3 自宅にて決定した利用者の情報入手率と重要度

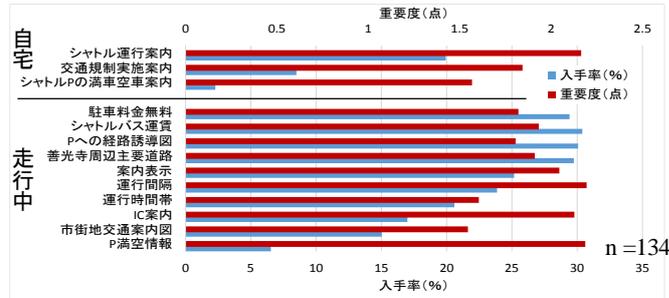


図-4 高速道路上で決定した利用者の情報入手率と重要度

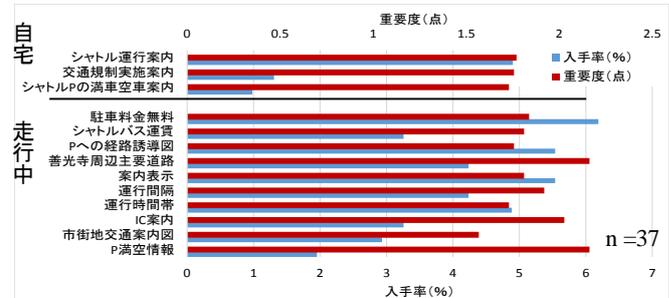


図-5 一般道路上で決定した利用者の情報入手率と重要度

その結果,最も重要度の平均値の高い「シヤトルバス運行案内(自宅:1.60点,高速道路走行中:2.05点,一般道路走行中:1.80点)」の平均値の差について, $p=0.01$ 以下 <0.05 で有意差が認められた.他の情報についても同様な検定を行いつつ,各局面の有効な情報を把握していく.

5. まとめ

シヤトルバスの利用意思決定位置によって情報の入手率,重要度に差があることが分かった.さらに,入手率と重要度で大きな差があることから,これを解消するような情報提供方策が必要である.今後は,情報重要度および情報入手位置,各種媒体と利用決定の関係性,マイカー利用者の利用意向との関係性を明らかにし,シヤトルバス利用促進のための情報内容と提供のタイミング等を明らかにしていく.

<参考文献> 1)高山横山永田川上:観光地におけるP&BR実施時の情報提供に関する研究—金沢市における事例研究—,土木計画学研究・論文集No.14pp.943-952,1997.9