

地方中核都市におけるバス交通特性に関する研究

徳島大学工学部 正員 定井喜明
徳島大学工学部 正員 近藤光男
徳島大学大学院 学生員○谷本悦久

1. はじめに 今や、モータリゼーションによるマイカーの激増により、バス交通は走行速度の低下・運行の定時性確保の不可能などによって、バス事業の経営は危機的状態となっている。そこで、本研究は、昭和58年に実施した徳島広域都市圏パーソントリップ調査結果を用いて、バス交通の特性を解明し、現状のバス交通を活性化させる方策を考察したものである。

2. 調査概要および分析内容 本研究の資料とした徳島広域都市圏パーソントリップ調査は、広域都市圏内の39,000人を対象として調査を行い、有効回収率約91%を得ている。本研究は、この結果を用いてバスのOD・バス利用者の意識・都市施設別および行政区域別のバス利用実態などを分析して、バス交通の特性を解明し、今後のバス交通政策のあり方を示唆した。

3. 分析結果 まず、クロス集計分析結果から得たバス利用者の個人属性の特性を表-1に示す。

この表から、出勤においては、松茂・北島・羽ノ浦・那賀川など徳島市周辺地域の人々にバス利用

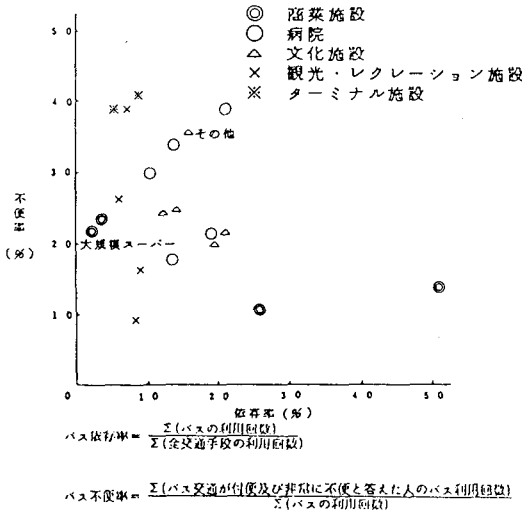
表-1 バス利用者の個人属性など特性一覧表

属性	居住地	目的地	職業	従事産業	性別	年令	運転免許の有無	自動車の保有台数
目的								
出勤	松茂, 北島 那賀川, 羽ノ浦	松茂, 北島	農林漁業・採鉱 採石・学生・主婦 無職以外	卸売業・運輸通信 電気・ガス・水道	--	20~50才	有	----
登校	鳴門市, 小松島市	鳴門市, 小松島市	学生	-----	男	20才未満	--	2台以上
帰宅	藍住, 板野, 上板	藍住, 板野, 上板		-----	--		--	----
自由目的	石井, 鴨島, 川島 松茂, 北島	那賀川, 羽ノ浦 石井, 鴨島, 川島 藍住, 板野, 上板	農林漁業・主婦 無職・採鉱・採石	農林水産業	女	60才以上	--	0台
業務目的	-----	石井, 鴨島, 川島 那賀川, 羽ノ浦	農林漁業・採鉱・採石	農林水産業	--	-----	--	----

者が有意に多いことがわかる。

次に、これらバス利用者の各主要都市施設に対する不便率・依存率、すなわち主要都市施設評価を図-1に示す。この図より、商業施設は一般に不便率は低く依存率の変動が大きい。特に大規模スーパーへの依存率はきわめて低いことがわかる。病院では、依存率の変動は小さいものの不便率の変動が大きい。また、文化施設では、不便率・依存率とも比較的変動は小さいが、その他の文化施設（徳島市立図書館・徳島中央公民館・鳴門市立文化会館）への不便率は35.2%と高い。また、観光・レクリエーション施設は、他の都市施設と比べ依存率は低く、不便率の変動が大きい。ターミナル施設についても他の都市施設より依存率は低くかつ不便率が高い。これらより、主要都市施設の中でも依存率が高くかつ不便率も高い病院（特に徳島大学付属病院・徳島市民病院）およびその他の文化施設に対し、バス利用の便の向上が要求される。

次に、上記の主要都市施設に対する不便率を行政区域別に示したのが図-2である。



これによる
と、内町・昭
和・津田・八
万・佐古など
徳島市中心地
区においては
不便率が10%
以下と低いが
、多家良地区
など徳島市周
辺地区では不
便率が高い。

次に、バス
利用増進策別
選択率図を図
-3に示す。
なお、この選
択率は、現在
マイカー通勤

している者で今後バスの利用が考えられる者(約27,000人)に対する割合である。

この図から、バスの運行回数の増加および運行経路を改善することを41.4%(約10,000人)の人が、要求していることがわかる。

次に、上記の運行回数の増加および運行経路の改善の選択者がすべてバスを利用すると仮定した場合のバス利用者の増加率および現況のバス交通流図を示したものが図-4である。

この図からわかるように、昭和・内町・八万・加茂名地区において上記の対策を実施すれば効果が大きいと思われる。

4. おわりに 今後の課題として、運行回数の増加・運行経路の改善などの対策を実際に実施するためにあたっての具体的内容、すなわち適正な運行回数の決定および運行経路の改善区間などの問題が考えられる。

行政区別一覧表

① 内町	② 昭	③ 北	④ 松	⑤ 北	⑥ 松	⑦ 北	⑧ 松	⑨ 北	⑩ 松	⑪ 北	⑫ 松	⑬ 北	⑭ 松	⑮ 北	⑯ 松	⑰ 北	⑱ 松	⑲ 北	⑳ 松	㉑ 北	㉒ 松	㉓ 北	㉔ 松	㉕ 北	㉖ 松	㉗ 北	㉘ 松	㉙ 北	㉚ 松	㉛ 北	㉜ 松	㉝ 北	㉞ 松	㉟ 北	㊱ 松	㊲ 北	㊳ 松	㊴ 北	㊵ 松	㊶ 北	㊷ 松	㊸ 北	㊹ 松	㊺ 北	㊻ 松	㊼ 北	㊽ 松	㊾ 北	㊿ 松
------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

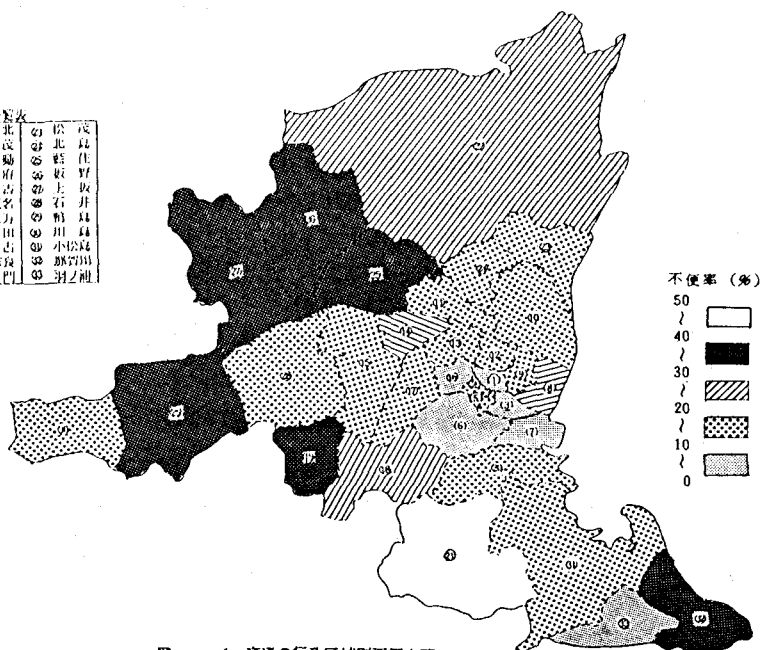


図-2 バス交通の行政区別不便率図

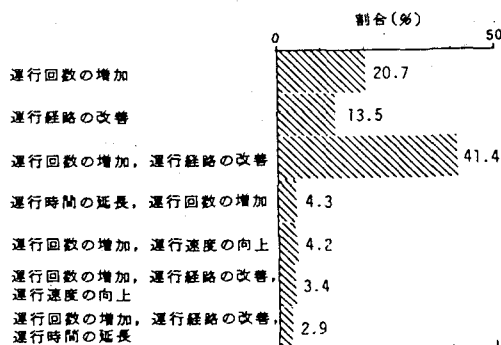


図-3 バス利用増進策別選択率図

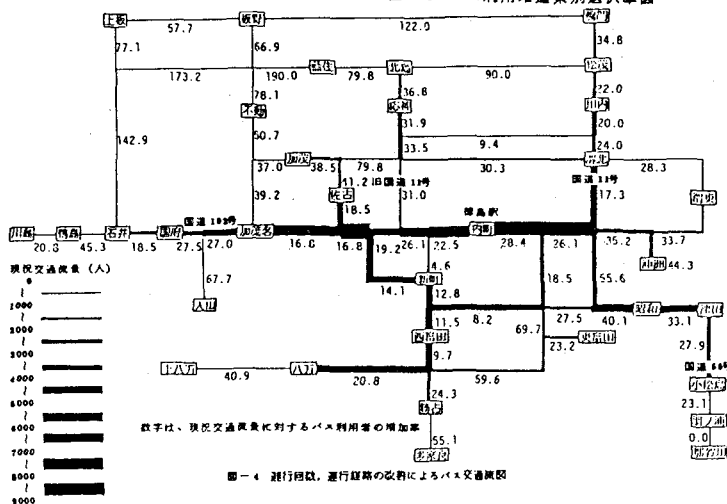


図-4 運行回数、運行経路の改善によるバス交通流図