

Ⅳ－8

住民のバス活性化意識の構造

八戸工業高等専門学校 正員 今野 恵喜

1. はじめに

地域構造の変容やモータリゼーションの進展に端を発する地方圏バスの衰退の構造は、よく知られているところであるが、今日、ノーマライゼーションの考えに基づくモビリティの確保、そしてまた、交通混雑緩和、省エネルギー等の面からも、面的輸送機能をもつ、公共交通機関としてのバスの運行のあり方を将来へ向けて検討していく必要があると考える。

バス活性化方策は、過去の研究成果^{1)～4)}から図-1に示すような階層構造で考え、本研究では、利用者側からのバス活性化意識の構造をあきらかにするものである。

2. 調査概要

AHPにより解析することを考え、調査を実施した（平成3年10～12月）。

利用者側としての一般住民の意識をつかむため、八戸市における16歳以上の方々から無作為系統（等間隔）抽出法により2463

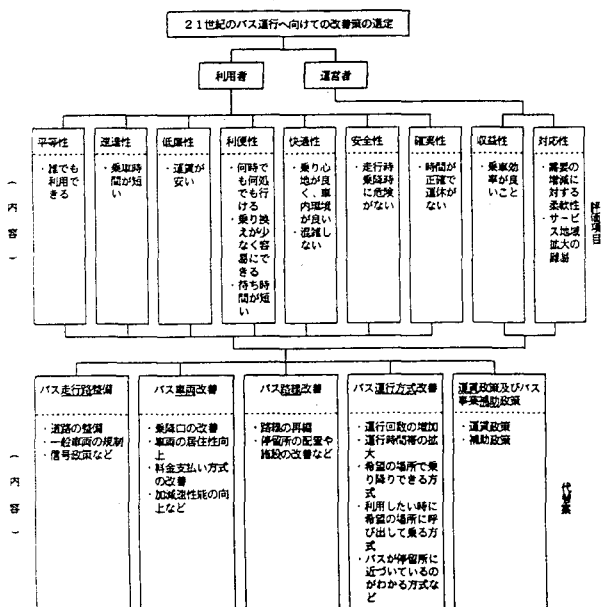


図-1 21世紀のバス運行へ向けての改善策選定に関する階層図

人を抽出し、アンケート調査を郵送配布・郵送回収法で行った。ここで、16歳以上を対象としたのは、この年齢からバスの利用が増えると考えられるためである。回収結果は、有効回収498で、有効回収率20.2%である。

3. 解析・考察

利用者側個々の評価の整合度をチェックし、最終的に211人について検討を行った。まず、利用者側個々の代替案の選択にどのような要因が関係してくるかを解釈するため、個人属性等の要因をとりあげ、数量化理論第Ⅱ類により分析した結果を表-1に示す。相関比が0.262と低いため、個人属性等の影響は小さいと考えられるが、年齢の低い側で、「速達性」、「快適性」、「利便性」等を重要と判断した人が「運行方式」や「車両」を、年齢の高い側で、「平等性」、「低廉性」、「確実性」を重要と判断した人が「走行路」や「運賃・補助」や「路線」を重要と判断している。

さらに、利用者側（211人）の幾何平均値に基づいたAHPの解析により、評価項目の重要度を示したものが図-2である。評価項目で、「安全性」を最も重要と考えており、次いで「確実性」、「利便性」の順になっていて、安全で時間通りの運行等を望んでいることがわかる。

次に、各評価項目ごとの代替案の重要度を表-2に示す。「平等性」の面からは、「運行方式」を重視している。誰でも利用できるように運行回数の増加等の便利さを望んでいる。「速達性」の面からは、「走行路」を重視している。時間短縮のために、道路の整備や信号政策等を望んでいる。「低廉性」の面からは、「運賃・補助」を重視しており、運賃・補助政策を強く望んでいる。「利便性」の面からは、「運行方式」を重視している。利用しやすいバスにするために運行本数の増加等の便利さを望んでいる。「快適性」の面

表-1 個人属性による代替案
(数量化理論第Ⅱ類による分析)

アイテム	カテゴリー	例数	カテゴリー-数量	レンジ (偏相関係数)
性別	男	104	-0.215	0.424 (0.117)
	女	107	-0.209	
年齢	16～19歳	12	1.059	1.298 (0.159)
	20～39歳	85	0.130	
	40～59歳	82	-0.240	
	60歳～	32	-0.128	
職業	勤め人	94	0.046	1.127 (0.161)
	自営業	21	0.051	
	主婦	48	-0.310	
	学生	14	0.742	
	無職	23	-0.385	
	その他	11	0.719	
利用	有	109	-0.123	0.255 (0.072)
	無	102	0.132	
地区	三八城地区	10	0.272	3.407 (0.412)
	柏崎地区	18	0.734	
	吹上地区	11	-0.720	
	越前地区	15	-0.712	
	小中野地区	12	-0.337	
	森地区	6	-1.484	
	白根地区	5	-0.250	
	鯉地区	18	-0.189	
	狸城地区	19	1.195	
	足川地区	19	-0.723	
	上長地区	12	-0.452	
	市川地区	13	0.866	
	館地区	9	-0.499	
	豊崎地区	9	-0.356	
	大館地区	10	0.621	
	下長地区	20	-0.283	
	南沢地区	7	1.923	
評価項目	平等性	6	-0.826	5.078 (0.238)
	速達性	1	4.251	
	低価格性	10	-0.539	
	利便性	23	0.485	
	快適性	2	1.214	
	安全性	140	0.011	
代替案	走行路	29	-0.310	(外的基準)
	車両	63	-0.518	
	路線	19	0.056	
	運行方式	42	-0.077	
	運賃・補助	62	0.740	
	運賃・補助	26	-0.404	

相関比 0.262

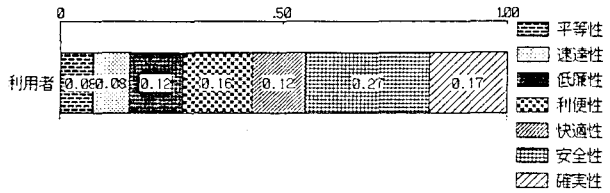


図-2 評価項目の重要度

表-2 各評価項目ごとの代替案の重要度

		走行路	車両	路線	運行方式	運賃、補助
利用者	平等性	0.169	0.147	0.207	0.249	0.228
	速達性	0.235	0.143	0.229	0.231	0.163
	低廉性	0.165	0.145	0.196	0.221	0.273
	利便性	0.203	0.136	0.231	0.263	0.167
	快適性	0.201	0.240	0.193	0.207	0.159
	安全性	0.244	0.226	0.201	0.199	0.130
	確実性	0.247	0.143	0.230	0.240	0.140

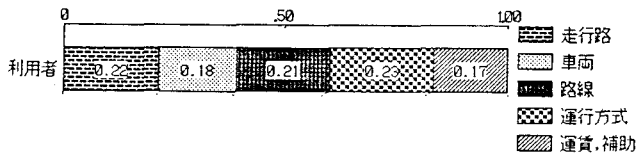


図-3 代替案の総合重要度

からは、「車両」を重視している。快適な車内にするために、乗り降りしやすく、居住性の良い車両が望まれている。「安全性」の面からは、「走行路」を重視している。安全性を高めるために、道路の整備等を望んでいる。「確実性」の面からも、「走行路」を重視している。確実に利用できるために、道路の整備、信号政策等を望んでいる。

さらに、代替案の総合重要度を図-3に示す。「運行方式」が最も重要となっており、次いで「走行路」、「路線」、「車両」、「運賃・補助」の順になっている。利用者を考える場合、今後「運行方式」を中心に改善する必要があると考える。

4. おわりに

本研究によって、利用者側からのバス活性化意識の構造や方策をあきらかにすることができた。また、現在、運営者側からのバス活性化意識を分析中であり、利用者、運営者両者の意識を総合した結果については講演時に述べたいと考えている。

最後に、調査にご協力くださった住民の皆様様に感謝いたします。

(参考文献)

- 1) . 天野光三(1982):計量都市計画、丸善、p187
- 2) . 交通工学研究会(1984):交通工学ハンドブック、技報堂、p444
- 3) . 角本良平(1990):21世紀の交通、白桃書房、p96
- 4) . 今野恵喜(1991):階層分析法によるバス活性化方策の検討、土木計画学研究・講演集、pp187～190