

地方都市圏における中枢都市への交通に着目した公共交通の利用実態分析

国立呉工業高等専門学校 学生会員 ○中井 孝秀  
 国立呉工業高等専門学校 正会員 山岡 俊一  
 国立呉工業高等専門学校 学生会員 坂本 淳

1. はじめに

近年、わが国の自動車交通の進展は、様々な交通問題を発生させている。それらは、主要道路での交通渋滞、交通事故の増加、地球温暖化など様々であるが、中でも交通渋滞は慢性的となっているものも多く、特に公共交通の整備が不十分である地方の中枢となる都市（地方中枢都市）とその周辺道路では顕著である。なぜならばその都市へ周辺の地域からの外出者が集中するからである。このような問題を解決するためには自動車利用から公共交通利用への転換が重要である。

そこで本研究では、呉地域から広島市への交通を事例に公共交通利用の実態と外出者の広島市への各交通手段に対する評価を明らかにし、今後の公共交通機関の利用促進のための要因を明らかにする。

2. 調査概要と調査対象地域の公共交通機関の実態

本研究では、呉地域の住民の広島市への移動交通手段選択の実態、外出行動を把握するためアンケート調査を実施した。アンケート調査の概要を表1に示す。回答者属性は図1に示す通りである。年齢では、50代、40代、70歳以上の順に多く、均等のとれた属性となった。また回答者の職業は、会社員、公務員が最も多く、次いで専業主婦が多くなった、また、性別は男性が43.7%、女性が56.3%であった。

次に調査対象地域の公共交通機関について簡単に触れる。対象地域内の広島市への主な公共交通は、JR、路線バス、タクシーがある。この中でJR、路線バス、及び乗用車のサービスの比較（表2）をしてみる。まず広島市中心部までの所要時間では自家用車が他の二つの交通手段より短く、運賃を比較してみると、乗用車でクレアラインを利用する場合、電車がわずかながら他の二つの交通手段より安い。しかし、クレアラインを利用せず一般道路を利用する場合、通行料はかからないため、乗用車が経済的である。

3. 利用交通手段特性と外出特性

アンケート調査によって得られた、広島市への代表交通手段の集計結果を図2に示す。図より平日はJRを利用する人の割合が多くなっている。しかし、休日においては乗用車の利用率が平日に比べ倍増し、一方でJR、バスの公共交通機関は減少している。バスにおいては、平日、休日とも他の交通手段に比べ少ない。以上より、休日の公共交通機関の利用者は、平日に比べ少なく、乗用車への依存が高いことがわかる。これは、広島市内への乗用車の流入に

表1 アンケート調査概要

|       |                                         |
|-------|-----------------------------------------|
| 調査日時  | 平成14年10月～11月                            |
| 配布方法  | ポスト投函及び街頭での配布                           |
| 回収方法  | 郵送                                      |
| 調査内容  | 平日、休日それぞれにおける広島市への移動交通手段及び外出特性、交通手段別満足度 |
| サンプル数 | 200                                     |
| 回収率   | 41.7%                                   |

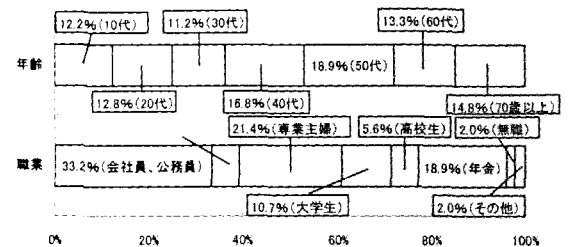


図1 回答者属性

表2 交通手段別比較（呉駅～広島市中心部）

|          | 公共交通                |            | 普通自家用車<br>(クレアライン経由) |
|----------|---------------------|------------|----------------------|
|          | JR(普通)              | 路線バス       |                      |
| 所要時間     | 約45分                | 約50分       | 約35分                 |
| 移動費用(片道) | 630円                | 700円       | 900円                 |
| 備考       | 広島駅～紙屋間路<br>面電車費用含む | 広島バスセンターまで | ガソリン代、駐車料<br>金は含まない  |

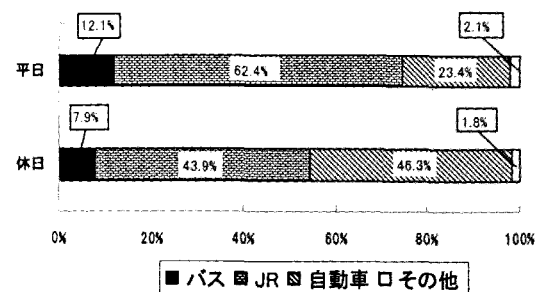


図2 広島市への代表交通手段

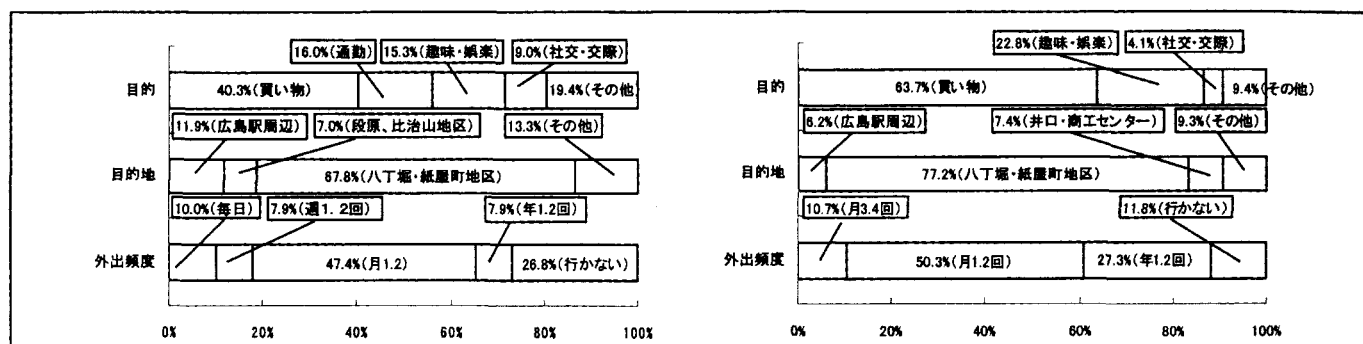


図3 広島市への行動特性 (左: 平日、右: 休日)

よって、都心部での渋滞を招く原因の1つとなっていると考えられる。次に、広島市への行動特性を図3に示す。外出目的では、平日、休日とも“買い物”が多くなった。特に休日においては、半数以上の人“買い物”目的で広島市へ外出している。広島市は多くの大型商業施設や娯楽施設が存在し、商圈も広いことからこの結果は当然と言ってもよいのではないかと考えられる。目的地については平日、休日とも“八丁堀・紙屋町地区”が多くなった。また休日においては“井口・商工センター”という答えも多く、広島市郊外への外出者も少ないことがわかる。外出頻度については、平日、休日とも“月1,2回”が多く、頻繁に広島市へ行く人は多くないことがわかる。また平日において“毎日”と答えた人は通勤目的の人であることが予想できる。このように、呉市から広島市への外出特性は八丁堀、紙屋町地区へ買い物目的で月に1~2回程度行く人が多いことがわかる。目的、目的地、外出頻度とも1つの目的、目的地、頻度に集中傾向があることがわかる。

#### 4. 交通手段別満足度

アンケート調査より得られたJR、バス、乗用車に対する手段別評価を集計し、利用者の満足度を把握した結果(表3)について述べる。表4に考察で示すようにJRについては、“定時性”や“所要時間”など時間的な評価が利用の要因となっている一方で、降車駅からの目的地へのアクセスに対する不満感が強くなっている。バスにおいては、移動面での評価は高かったが、運賃などの“費用”面での不満がネックとなっているようであった。そして、乗用車は、“費用”面での高い不満に対して、“乗り心地”や“直接目的地に行ける”といった快適性や利便性に対する評価が、乗用車を利用する要因となっているようである。また回答者の自由意見では、「公共交通機関への転換は運賃の問題ではない」という声もあり、自動車から公共交通機関への転換には、費用面よりも、所要時間や移動のしやすさの面の向上が重要となってくるのではないかと考えられる。

#### 5. まとめと今後の検討課題

本研究では、呉方面～広島市への外出行動の実態から、現状の交通手段選択特性を把握するとともに公共交通利用の促進への課題を探ってきた。今後は、自動車保有状況や自動車免許の有無などの属性も考慮した分析を行い、非集計分析を用いるなどした交通手段選択の要因についての分析を行う必要がある。また、将来的に本研究で対象とした主交通のみならず、アクセス、イグレスといった末端交通にも視野を広げた研究をしていくことも必要であるといえよう。

表3 交通手段別満足度評価

| 交通手段      | JR   |      | バス   |      | 車(運転) |      | 車(同乗) |      |
|-----------|------|------|------|------|-------|------|-------|------|
| 指標        | 満足   | 不満   | 満足   | 不満   | 満足    | 不満   | 満足    | 不満   |
| 費用        | 34.8 | 30.4 | 27.1 | 44.9 | 10.0  | 84.5 | 13.0  | 72.2 |
| 所要時間      | 43.2 | 37.2 | 44.9 | 35.5 | 45.0  | 26.6 | 41.7  | 22.6 |
| 直接目的地に行ける | 31.3 | 42.9 | 63.4 | 22.8 | 71.4  | 5.7  | 73.2  | 9.8  |
| 乗り換え      | 40.2 | 25.1 | 43.4 | 31.3 |       |      |       |      |
| 本数        | 40.0 | 37.8 | 34.6 | 38.5 |       |      |       |      |
| 駅までの距離    | 47.0 | 29.5 | 49.0 | 32.0 |       |      |       |      |
| 定時性       | 48.8 | 11.6 | 34.4 | 30.2 | 31.0  | 17.0 | 35.9  | 17.5 |
| 乗り心地      | 37.0 | 29.3 | 55.9 | 12.7 | 76.4  | 3.8  | 72.3  | 7.1  |

表4 交通手段別評価に対する考察

|         | JR                                          | バス                                                      | 乗用車                                                |
|---------|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 時間面での評価 | 渋滞がないこと、快速便があることなどから満足度は大きい。                | クレアライン経由で、あることが利用者の満足度に影響している一方で、渋滞などによる時間ロスに対する不満も大きい。 | 渋滞などの不満要素よりも自主的に出発時間などの設定ができることが満足度の高い評価に影響している。   |
| 移動面での評価 | 乗り換えは容易であっても駅から目的地までの移動が必要であることが不満要素となっている。 | 観光型バスによる広島市内中心部への運行で、乗り心地に対する評価は高いが、発着地域の延長を願う声も多い。     | 自主的に運行経路を自由に決めることができ、目的地の前まで行くことが可能である点が高く評価されている。 |
| 費用面での評価 | 運賃は、他の2つの交通機関より安いため満足度は高い。                  | 「バスの運賃は高い」という意識が多いせい、不満の声が高くなった。                        | クレアライン通行料、駐車料金などによる不満が多くなった。                       |