

情報提供による高校生を対象にした公共交通利用促進施策

松江高専 環境・建設工学科 正会員 浅田純作
島根大学 法文学部 飯野公央
松江高専 専攻科 学生会員〇山田沙季

1. はじめに

公共交通である乗合バスは、高齢者の日々の買い物や通院、学生の通学、身体障害者の交通手段として欠くことのできない存在となっている。しかし、近年のモータリゼーションの進展により、全国各地の地方都市で乗合バスの運行が維持できない状況が続いている。島根県の松江市¹⁾も例外ではなく、松江市の乗合バス利用者数は年々減少している。バス事業者は赤字バス路線に対する行政からの支援、割引制度の導入など様々な施策でバス路線の維持存続に努めている。

上記を踏まえ、本研究では、運転免許を取得する前の若い世代に対する公共交通の利用促進が必要と考えた。そこで、高校生に対して効果的に公共交通の利用を促すための方策を検討するために、松江市公共交通利用促進市民会議と共同で、アンケート調査を行った。調査にあたり、本研究では、近年の交通混雑や環境問題へのソフト面の対応策として全国で実施されているモビリティマネジメント²⁾で行われている情報提供に着目した。本研究では、公共交通を利用することのメリットと、自動車を利用することのデメリットに関する情報を別々に添付したアンケート調査を行い、提供した情報がバス利用に対する意識に与える影響について分析を行った。

2. 調査概要

本研究では、松江市内 11 校の高校 2 年生を対象にアンケート調査を実施した。その概要を表 1 に示す。アンケートは A、B、C の 3 種類に分け、アンケート調査票に加え、自動車のリスクやコストなど自動車のデメリットに関する情報を添付した A と、CO₂の削減効果やバス利用による健康維持などバスのメリットに関する情報を添付した B と、何も情報を与え

表 1 調査概要

調査期間	平成21年7月
調査対象	松江市内高校2年生(11校)
調査方法	学校を通しての直接配布直接回収
配布数	2116 (A:681, B:716, C:719)
回収数	1969 (93.1%)

ない C を、各学校に 3 分の 1 ずつになるように配布した。このアンケート結果を集計・効果分析する。

3. バス利用状況

通学時の交通手段を、晴天時と雨天時の場合に分けて問うた図 1 によると、晴天時のバス利用者は全体の僅か 3.9%と低く、雨天時のバス利用者は 12.9%となっている。また、休日交通手段を晴天時と雨天時の場合に分けて問うた図 2 によると、晴天時のバス利用者は 6.8%、雨天時のバス利用者は 18.1%であった。これより、通学時と比較すると休日のほうがバス利用者が多いことがわかる。さらに、通学時、休日ともに雨天時にはバス利用者が増加するという傾向があることがわかった。

4. 将来の自動車利用意向

「将来、自動車を所有したいと思うか」を問うた図 3 によると、とても思うと回答した人は 69.0%であり、とても思うと回答した人と少し思うと回答した人を合

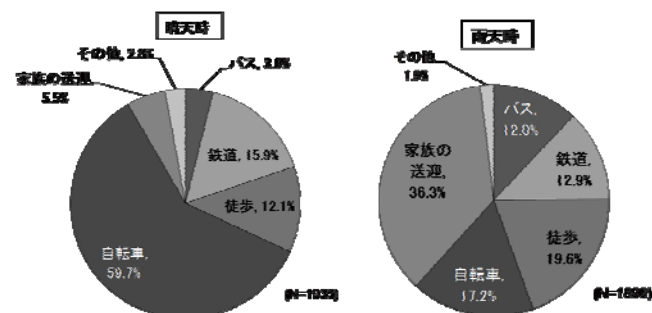


図 1 通学時交通手段

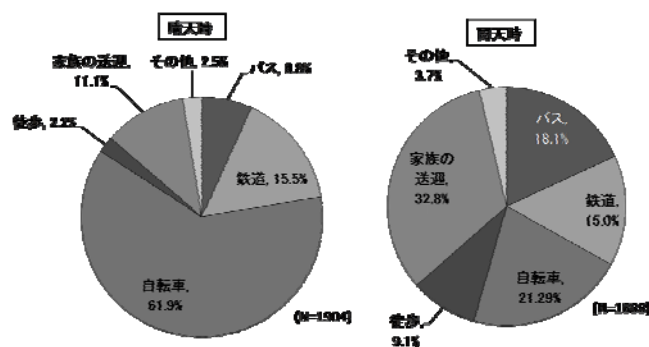


図 2 休日交通手段

わせると全体の 91.9%であり、将来の自動車利用意向は非常に高いことがわかる。これより、自動車利用からバス利用への意識転換に有効な手段を検討することが必要であると考えられる。

5. 情報提供とバスに対する意識の関係

ここでは、将来のバス利用意向とバスに対する支援意向を提供する情報の種類別に分析する。現在松江市では、バス交通を意識し、機会ある毎にバスを利用することや、直接的な利用だけでなく自転車マナーを守ること、バス停の清掃などによってバス交通の維持を支援していこうという、バスサポーター制度を検討している。本研究では、バスに対する支援意向の代理指標として、このバスサポーターへの参加意向を用いる。

5.1 情報が与える将来のバス利用意向への影響

まず、提供する情報の種類と将来のバス利用意向の関係を示した図 5 によると、全体的に見て、何らかの情報を与えた A、B と、何も情報を与えなかった C とでは将来のバス利用意向に差があることがわかる。これより、情報提供によってバス利用意向に変化があることがわかった。また、将来バスを利用しようと思う人が最も多かったのは B の情報であることから、バス利用による CO₂ の削減効果や健康維持など、バスのメリットに関する情報がバス利用の意識変化に最も効果的だと考えられる。

5.2 情報が与えるバスに対する支援意向への影響

次に、「バスサポーターになってみないか」と問うた図 4 によると、ぜひ取り組もうと思う人となるべく取り組もうと思う人を合わせると 60.6%となり、全体の約 60%の人がバスサポーターへの参加意向があることがわかった。さらに、提供する情報の種類とバスサポーターへの参加意向の関係を示した図 6 によると、A、B、C それぞれ同じような傾向になっていることがわかる。このことから、情報提供の有無や種類によらず、バスに対する支援の意識が高いと考えられる。

6. おわりに

本研究では、高校生への情報提供が将来のバス利用に関する意識変化に影響を与えることや、情報提供の有無によらず高校生のバスに対する支援意向が高いこ

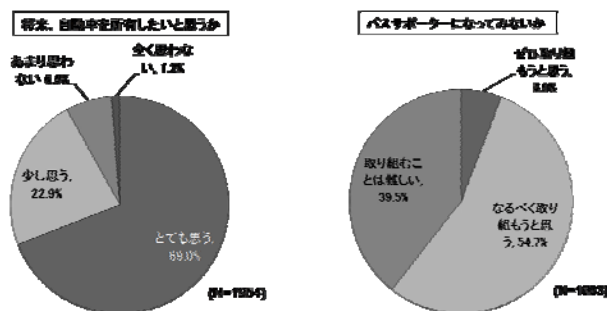


図 3 自動車所有意向

図 4 バスサポーターへの参加意向

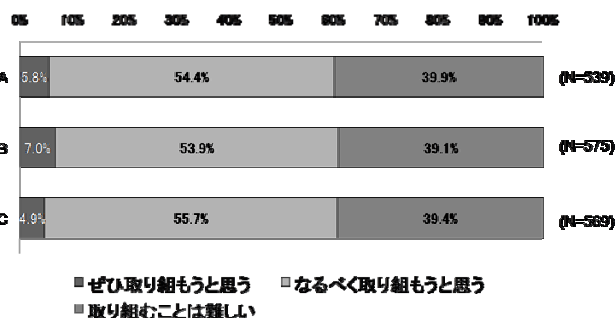
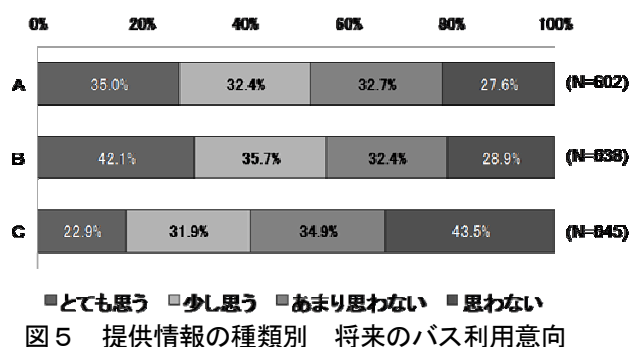


図 6 情報の種類別バスサポーターへの参加意向

とがわかった。

今後の高校生に対する交通施策にあたって、事後調査を行って実際にバス利用に繋がったかどうかを調査する必要がある。また、バスの乗り方や分かりやすい時刻表を作成して配布するなど、今回とは別の情報提供による効果計測も必要と考えられる。

参考文献

- 1) 松江市 HP,
<http://www1.city.matsue.shimane.jp/kurashi/koutsu/koukyoukoutusiminkaigi/seibikeikaku.data/kihonkeikaku1.pdf>
- 2) 国土交通省 HP,
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/MobilityManagement/mmm.pdf>