

松江市における公共交通に対する住民意識調査

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 ○岩佐 卓弥

1.はじめに

松江市内のバス路線の運行の大部分は、一畑バスと松江市交通局が担っている。松江市のバス利用者¹⁾は平成7年度には671万人であったが、平成21年度には385万人となり約43%減った。ほとんどのバス路線が赤字となっており、平成21年度にはバス路線を維持するために、約5億3千万円の公費が支出されている。また松江市の高齢化率²⁾は24.6%と全国の都道府県庁所在地で5番目に高い値になっている。バスは市民生活に密着した交通手段であり、特に高齢者の日常生活や学生の通学には欠かせないものとなっている。

そこで本研究では、バスの利用促進策を検討するためアンケート調査を実施し、分析を行った。

2. 調査概要

本研究では、15才以上の松江市民を対象にアンケート調査を実施した。概要を表1に示す。

表1 調査概要

調査期間	平成22年9月
調査対象	15才以上の松江市民
調査方法	郵送配布 郵送回収
配布数	10000
回収数	4407(44.1%)



図1 路線バスの利用頻度

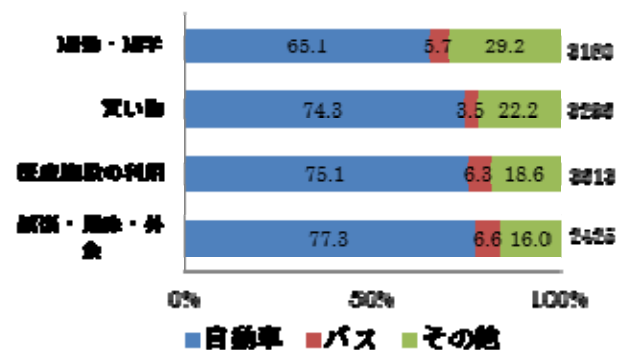


図2 外出目的別移動手段

3. 調査結果

3.1 路線バスの利用頻度

過去1年間の路線バスの利用頻度を図1に示す。松江市民の過去1年間のバス利用頻度は週1日以上利用している人が約11%いるが、半数近くの人はいくらも利用しなかったことが分かる。

3.2 外出目的別の移動手段

外出目的別に利用する移動手段を図2にまとめた。図2を見るといずれの外出手段も自動車での外出が多いことが分かる。したがって松江市民にとって自動車が重要な移動手段になっている。

3.3 バスサービスに対する満足度

図3は、バスサービスの各項目に対する満足度を問うたものである。図3を見ると満足度が最も高いサービスは、バス停までの距離であった。他にもバスの乗り心地や運転手の接遇、乗り降りのしやすさは満足と答える人が半数近くいた。一方不満足と答えた人が多かったのは、バスの便数や最終便の時間、バス同士の

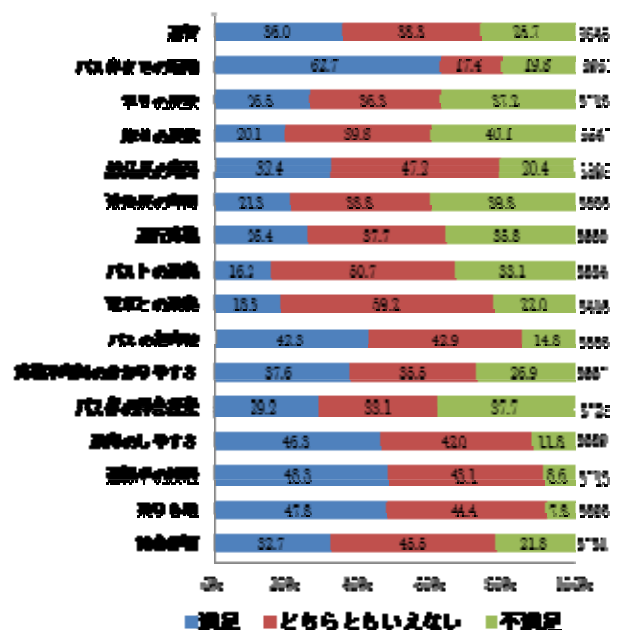


図3 バスサービスの満足度

乗換などバスの運行に係わる項目が多い。

3.4 赤字路線維持のための方法について

赤字路線を維持するために、国・県・市が公費で補助金を出す、赤字路線バス利用者の運賃へ上乗せする、バス利用者全体の運賃へ上乗せする、赤字路線の沿線住民に負担を求める、マイカー利用者にも費用の一部を負担してもらう、という案に対し、支持するか否かを尋ねた結果を図4に示す。

図4を見ると、特定の人に負担してもらう方法は、不支持が支持より圧倒的に上回っており、公費で補助金を出すという方法は7割近くの人に支持されるという結果になった。このことから、松江市民は赤字路線の維持を一部の住民だけでなく、公費で補助することにより市民全体で補おうという意識があることが分かった。

4. バスサービスの向上と将来の利用意向の関係

表2は、それぞれのバスサービスが向上した場合にバスの利用を増やすかどうかの調査結果から、利用を増やす人の割合の高い順に並べたものである。また、バスサービスが理想的な場合に利用を増やすか否かの総合的な判断との相関係数も併せて表示した。なお、バスサービスが理想的な場合に利用を増やす人は56%、変わらないと答えた人は44%であった。表2によると、バス利用の向上に影響を与えるバスサービスは、主に時間、運賃、路線や便数など直接運行に係わる項目が高いことが分かる。特に、バスの所要時間や乗り換え時間の短縮と総合的な利用の意思は相関が高くなっている。

5. まとめ

本研究では、松江市民を対象にアンケート調査を実施し分析を行った。その結果、松江市民は自動車利用が圧倒的に多く、半数近くの人が過去1年間バスを利用しなかったことが明らかになった。しかし、松江市民は赤字路線の維持を一部の住民だけでなく、公費で補助することにより市民全体で補おうという意識があることも分かった。

また本研究では、将来のバスの利用意向に影響するバスサービスについて分析した。今後は、経済的な負担が小さく利用意向への影響が比較的大きいサービスについて優先的に改善していく必要がある。

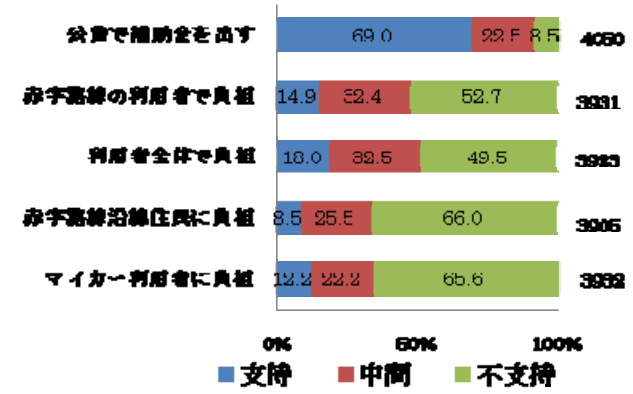


図 4 赤字路線の維持について

表 2 バスサービスの向上が与える影響

バスサービスの内容	利用を増やす割合		総合的な判断との相関	
	割合 (%)	順位	相関係数	順位
目的地に行く新しい路線	39.4	1	0.583	3
運賃が安くなる	39.3	2	0.557	6
バス乗換の時間短縮、乗換割引	37.4	3	0.586	2
バスの所要時間が短縮	35.5	4	0.666	1
平日の便数が増える	33.7	5	0.567	5
バス停までの距離が短くなる	33.7	6	0.521	10
市営と一畑の共通定期券の導入	32	7	0.573	4
最終の時間が遅くなる	31.2	8	0.519	11
鉄道との乗換の待ち時間短縮	30.2	9	0.531	9
時刻表や路線図が簡単に入手	29.7	10	0.536	7
パーク＆ライドの駐車場が整備	29.5	11	0.475	17
バス停の待合環境が改善される	28	12	0.504	15
バスが時間通り運行される	27.4	13	0.533	8
路線や時刻が分かりやすくなる	26.7	14	0.509	12
ICカードの導入	26.5	15	0.507	13
乗降がしやすくなる	26.2	16	0.463	18
休日の便数が増える	26.1	17	0.505	14
バス停付近の駐輪場の整備	25.5	18	0.494	16
始発の時間が早くなる	18.2	19	0.412	19

参考文献

1) 松江市公共交通体系整備計画: 松江市公共交通体系整備計画策定委員会, 2007

2) 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数: 総務省自治行政局, 2010