

バス交通に関する利用者側からみた利便性評価(その2) 一大分市の施設利用者を対象として一

正会員 ○中門睦\*<sup>1</sup> 準会員 土橋義章\*<sup>2</sup> 正会員 金キョンハン\*<sup>3</sup> 同 井関崇之\*<sup>1</sup>  
同 小林祐司\*<sup>4</sup> 同 姫野由香\*<sup>5</sup> 同 佐藤誠治\*<sup>6</sup>

7. 都市計画—2. 都市像と計画 都市計画  
バス交通, ヒアリング調査, 利用者評価, 判別分析

1. はじめに

前稿ではバス停においてバスを待っている人を対象にヒアリング調査を行い、バス利用者の特性や対象バス停の地域性を把握し、バスの利用頻度に影響を与える要因を抽出した。しかし、バス利用の促進を考えるにあたり、バス停にきた人を対象とするだけではバス利用者の増加に影響を及ぼす要因の抽出はできにくいと考えられる。

そこで本稿では自家用車やバイク・原付、自転車といったバス以外での利用者が多いと考えられる郊外大型商業施設や大分市中心部の商店街、図書館、公共の複合施設でヒアリング調査を行い、バスを利用しない理由やバス利用者の増加に影響を与える要因を明らかにし、現状のバス交通の改善点を抽出することを目的とする。

2. 調査概要

2.1 調査方法

本稿では、郊外大型商業施設や大分市中心部の商店街、図書館、公共の複合施設でヒアリング調査を行った。ヒアリング調査は、各施設の利用者を無作為に選び、前稿と同様に、調査員が質問内容を尋ねながら紙面に記入していく方法で行った。

ヒアリング調査の質問内容を表1に示す。ヒアリング調査の質問項目は対象者の属性や自家用車等の運転状況、バス利用頻度、バス交通に関する各満足度(5段階評価)、バスを利用する理由、しない理由等で構成し、3分程度で回答できるように設定した。

表2にヒアリング調査の日程を示す。調査時期は平成23年10月5日～11月27日の間で、平日と土日祝日それぞれ最低1日行い、サンプル数を各施設200名、合計1200名と設定して、予定数に達するまでヒアリング調査を行った。調査期間は各施設2～3日間、計16日となった。

2.2 調査対象地

図1に調査対象地を示す。大分市内における利用者が多いと考えられる郊外大型商業施設を3か所、中心部の商店街を1か所、図書館を1か所、図書館や会議室、娯楽教室などがある公共の複合施設を1か所の計6か所を対象とした。

表1 ヒアリング調査質問内容

調査項目(概要)	調査項目(詳細)
回答者の属性	性別、年齢、職業、住所(地域)、調査場所までの移動時間、移動方法
運転状況	運転免許の有無、所持している交通手段、自動車及びバイク・原付の運転頻度
バス利用状況	バスの利用頻度、利用目的、バスを利用する理由、利用しない理由
満足度(5段階)	運賃、運行本数、運行ルート、運行時間帯、バス停までの距離、乗り心地、総合
その他	不満解消時にバス利用が増加するか、変わらないか、バス停設備に関する要望

表2 調査概要

調査地	調査日(平成23年)	サンプル数
県立図書館	10月5日、10月8日*、10月14日	200人
パークプレイス大分	10月9日*、10月12日、11月27日*	200人
あけのアクロスタウン	10月19日、10月23日*、10月26日	200人
コンパルホール	10月20日、10月21日、10月22日*	200人
トキハわさだタウン	10月28日、10月29日*	200人
ガレリア竹町	11月3日*、11月4日	200人

\*土日祝日

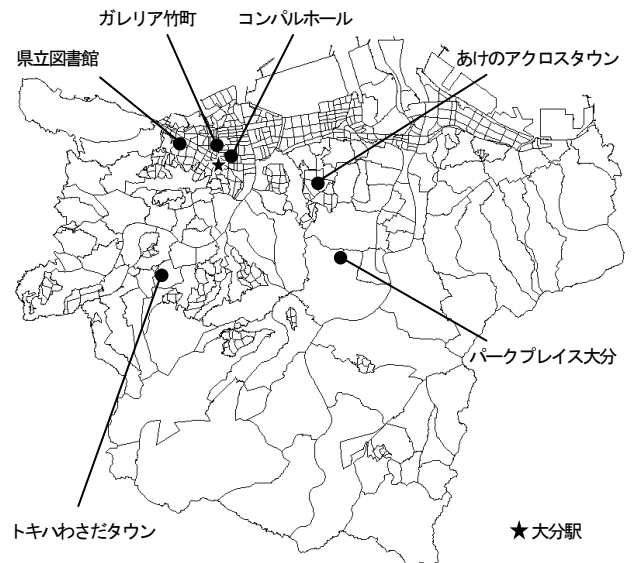


図1 調査対象地(6か所)

### 3. 調査結果

#### 3.1 回答者の属性

男女比を図2に示す。全体では男性が約40%、女性が約60%と女性の割合が多くなっている。また、県立図書館以外の調査地では女性の割合が男性を上回っており、このことから、大分市中心部の近くや商業施設では女性の割合が多くなることがわかった。

職業と年齢の関係を表3に示す。年齢の割合は19歳以下が5.2%と少なく、60代が20.9%と多くなっているが、その他の年齢層間での偏りは少ない。

職業は会社員が27.5%と最も多く、次いで無職、主婦、学生の順で多かった。2番目に多かった無職の方については、約85%以上が60代以上であった。

#### 3.2 対象地への移動手段

免許の所持率の割合を図3に示す。全ての調査地で「所持している」が半数を超えている。特に郊外大型商業施設では80%を超えており、各対象地の移動手段(図4)をみても自家用車利用率がかなり高くなっていることがわかる。

逆に、大分市中心部に近い調査地では、郊外大型商業施設の利用者と比べ、免許所持率は低くなっており、移動手段も自家用車の割合が30%以下となっている。

また、自由に使える交通手段(図5)で、「所持していない」と回答した人はどの調査地でも約10%で、大半の人は何かしら自由に使える交通手段を持っていることがわかる。ここでも大分市中心部に近づくにつれて自家用車の所持率は減少しており、自転車の割合が多くなっている。さらに移動手段もバスの利用率がかなり高いことから、大分市中心部は免許を所持していない利用者が多く、バスでの利用がしやすい地域であるということがわかった。

表3 回答者の年齢層と職業

	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	合計
会社員	0.3%	6.8%	7.3%	5.9%	3.9%	2.8%	0.4%	27.5%
公務員		0.5%	0.8%	1.3%	0.7%	0.3%		3.4%
自営業		0.2%	0.6%	0.7%	1.9%	1.5%	0.3%	5.2%
教員		0.2%	0.3%	0.2%	0.1%	0.3%	0.1%	1.1%
学生	4.8%	5.4%	0.2%	0.2%		0.1%		10.6%
主婦		0.3%	1.8%	3.4%	4.5%	5.1%	2.7%	17.7%
パート・アルバイト	0.1%	1.9%	1.3%	0.8%	1.7%	1.3%		7.0%
無職		0.6%	0.5%	0.8%	1.3%	8.4%	10.8%	22.4%
その他		1.0%	0.9%	0.8%	1.2%	1.3%		5.2%
合計	5.2%	16.8%	13.5%	14.1%	15.3%	20.9%	14.3%	100.0%

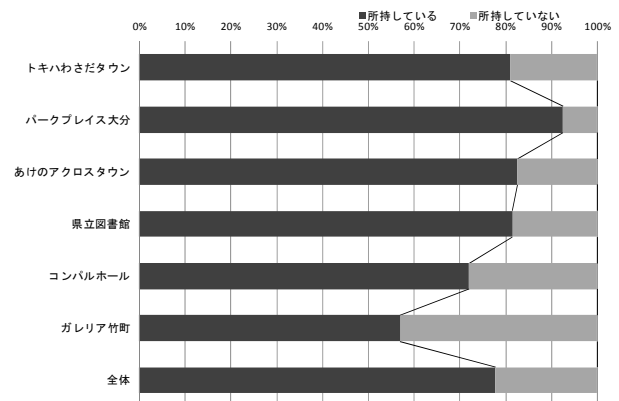


図3 対象地別免許所持率

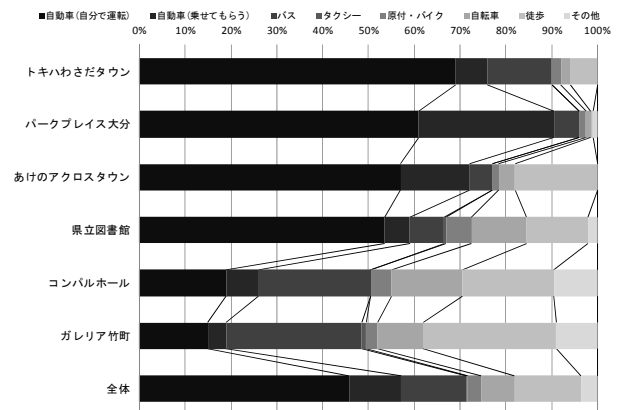


図4 対象地別移動手段

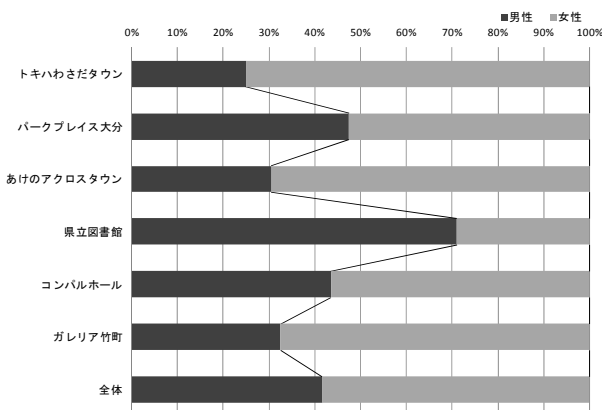


図2 対象地別男女比

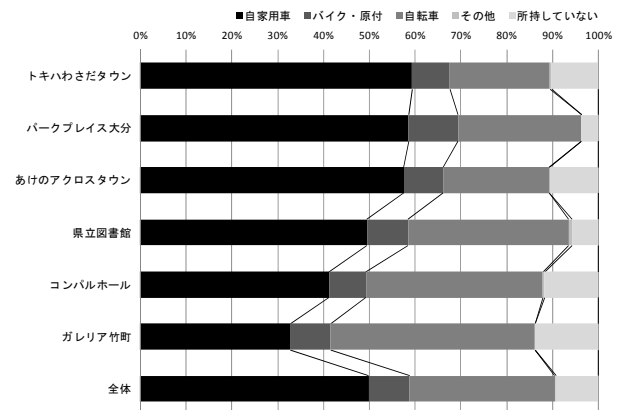


図5 対象地別の自由に使える交通手段

#### 4. バス交通に対する評価

##### 4.1 バス利用者による各満足度評価

普段バスを利用する人(バス利用頻度が週に1日以上)のみの各満足度評価を図6に示す。

普段バスを利用する人のバス交通に関する各満足度やバスの利用頻度増加に影響を与える要因については前稿で取り扱ったので、ここでは省略する。

##### 4.2 バス非利用者による各満足度評価

普段バスをあまり利用しない人(バス利用頻度が月に3日以下)のみのバス交通に関する各満足度を図7に示す。なお、「バスを利用したことが無い」と回答した人には「バス交通に関する各満足度」の質問を行っていないので、ここでは除外する。

バス交通に関する各満足度評価は、普段バスを利用する人と比べて「満足」が少なくなり、「どちらでもない」が増えるという傾向がみられた。

図6と図7を比較すると、普段バスをあまり利用しない人は、普段バスを利用する人より、運行本数満足度と運賃満足度、バス停までの距離満足度、総合満足度についての不満が多くなっており、これらの不満を解消すればバスの利用頻度が増加するのではないかと考えられる。

##### 4.3 バスを利用しない理由の抽出

図8にバスを利用しない理由(バスを利用したことがある)を示す。バスを利用しない理由として多かったものは「車があるから」、「バスを使う用事が無いから」、次いで「自転車があるから」であった。

次に、図9にバスを利用しない理由(バスを利用したことが無い人)を示す。「バスを利用したことが無い」と回答した人には「バス交通に関する各満足度」の質問を行っていないので、ここで不満の要因を抽出する。

バスを利用しない理由として最も多かったのは「車があるから」で、かなりの人が車に依存していることがわかる。次いで「運行本数が少ない」で、図8よりも割合が多くなっている。また、4番目には「停留所まで遠いから」が入っており、バスを利用したことがある人のバス停までの距離満足度と比較すると明らかに違う評価をしているということがわかる。

これらのことから、バスを利用したことが無い人は、運行本数とバス停までの距離について不満があると考えられる。

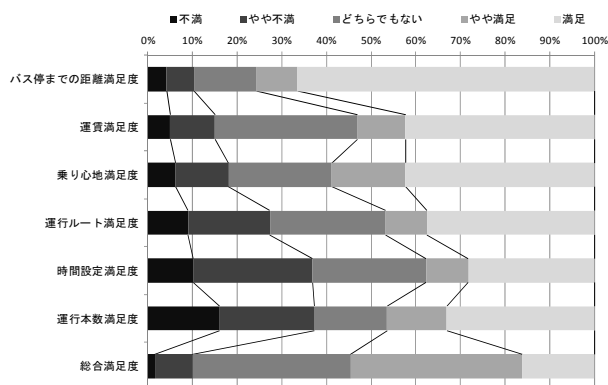


図6 バス利用頻度が週に1日以上の人各満足度評価

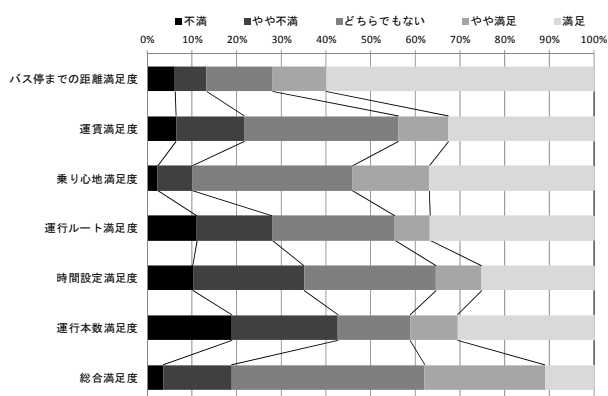


図7 バス利用頻度が月に3日以下の人各満足度評価

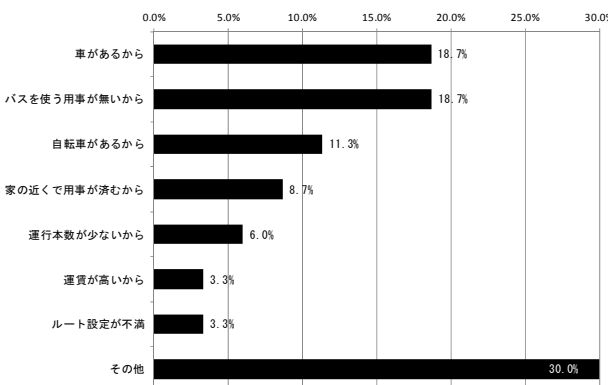


図8 利用しない理由(バスを利用したことがある人)

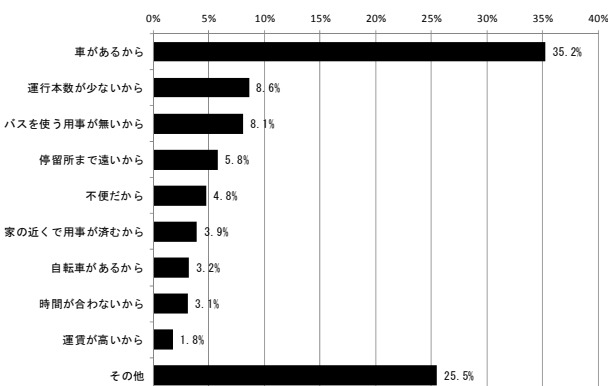


図9 利用しない理由(バスを利用したことが無い人)

