

2011年第6回JCOMM ポスターセッション（2011.07.15）

学生のバス利用と 公共交通に対する意識に関する研究 ～ 郊外部に立地する地方大学の バス利用を増やすにはどうすべきか ～

大井 尚司	大分大学経済学部経営システム学科 准教授
奥 晃典	大分大学経済学部経営システム学科 4回生
荘田 正	大分大学経済学部経営システム学科 4回生
那和 真由子	大分大学経済学部経営システム学科 4回生
本郷 桜子	大分大学経済学部経営システム学科 4回生
森崎 晴信	大分大学経済学部経営システム学科 4回生

本報告は、文部科学省科学研究費補助金（若手研究B：課題番号22730336 乗合バス事業の規制緩和の影響と経営制度に関する研究／研究代表者 大井尚司）、大分大学福祉科学研究センター『福祉のまちおこし地域別モデル策定事業』2010年度研究成果に基づくものである。

1. 問題意識と概要

現状と課題

大学の郊外立地

買い物などの目的で
自家用交通が必要に

ライフスタイルの
多様化

公共交通で
対応できないニーズ
(課外活動、バイト等)

このままでは
若者が
公共交通を
使わなくなる!

本報告の概要

商業施設
バイト先の
立地

大学
学生居住地

大学生の利用に注目
…将来の利用者にも
非利用者にもなる

なぜ公共交通を使わ
ないのか？
どうしたら使えるよう
になるか？
(アンケートの結果分析)



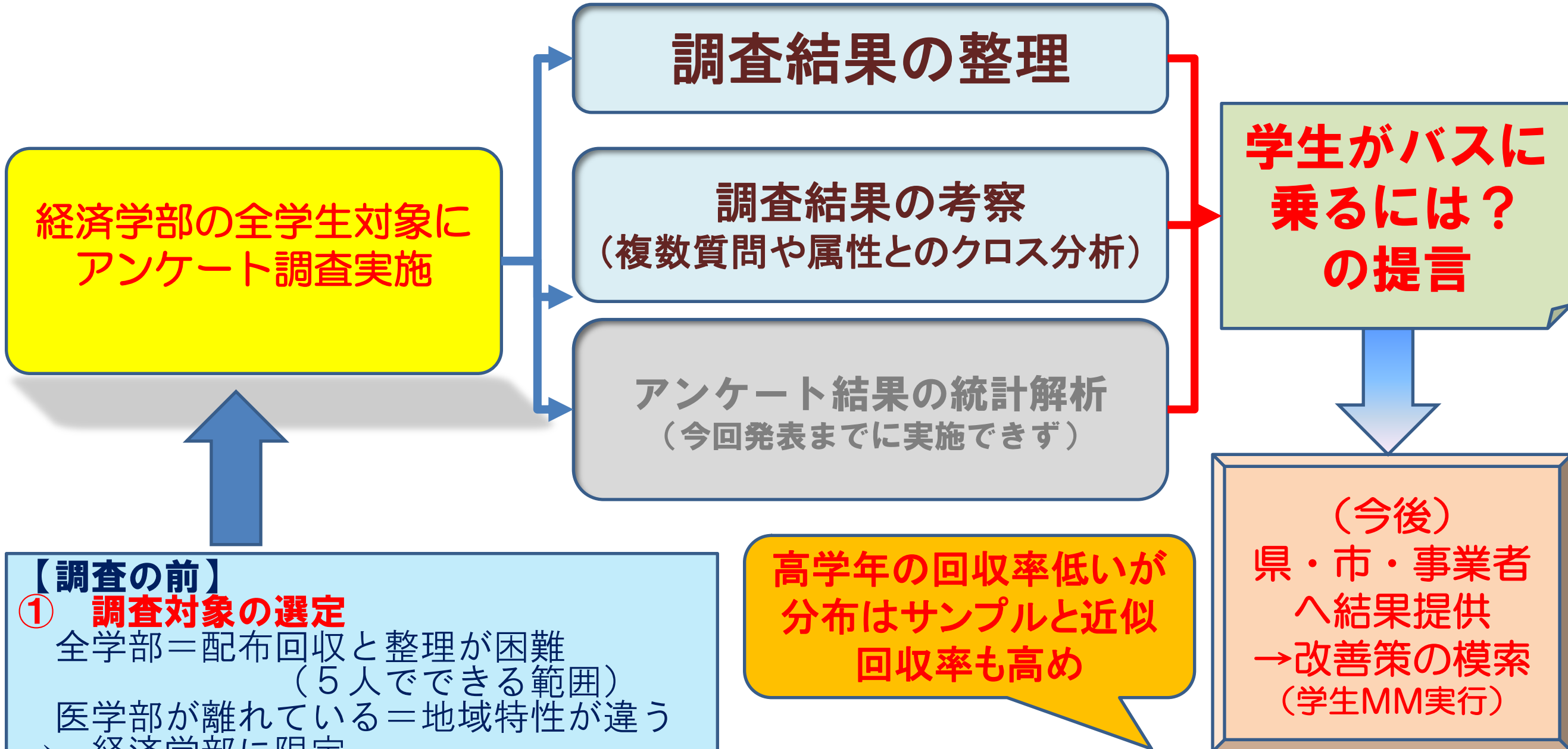
INDEX

- 高速自動車道
- 国道
- 都市内連携軸
- 都市拠点
- 地区拠点
- 臨海交流拠点
- 内陸産業拠点
- 中心市街地
- 複合型市街地
- 住宅市街地
- 農地・農住共存地
- 山地・丘陵地
- 産業施設地
- 研究・教育施設地

- 拠点となる公園・緑地
 - 森林環境保全ゾーン
 - 湾岸レジャーゾーン
 - 河川環境保全ゾーン
- ※ 野津原・佐賀関地区については、市域の全体的なバランスの中で土地利用や生活文化における拠点性などについて検討中です。

- 大分市のつくり
 - 昭和38年 2市3町1村の合併
 - 平成9年 中核都市指定
 - 平成17年1月 合併(野津原町・佐賀関町)
- 都市規模
 - 人口: 474,086人(平成22年4月末現在)
 - 面積: 501平方キロメートル
 - 都市計画区域(372平方キロメートル)
 - 市街化区域(112平方キロメートル)
 - 市街化調整区域(249平方キロメートル)
 - 準都市計画区域(9.5平方キロメートル)

2. 調査（プロジェクト）概要



【調査の前】

① **調査対象の選定**
 全学部＝配布回収と整理が困難
 （5人でできる範囲）
 医学部が離れている＝地域特性が違う
 → 経済学部限定
 ゼミを全員履修＝配布、回収が容易

② **調査票の設計・調査計画**
 利用状況＋居住地を確認
 MM的思想：どうしたら利用するか
 利用意思の確認
 学生の移動目的を踏まえた質問
 配布回収は原則訪問で（設問のミスリードの防止）

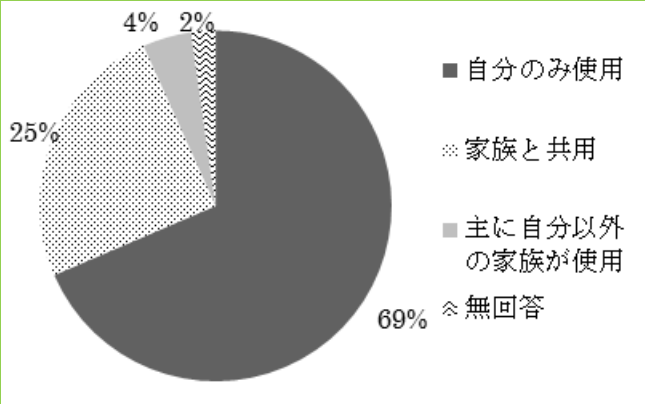
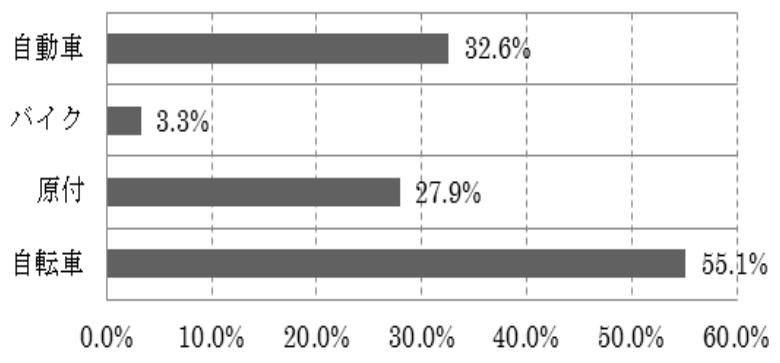
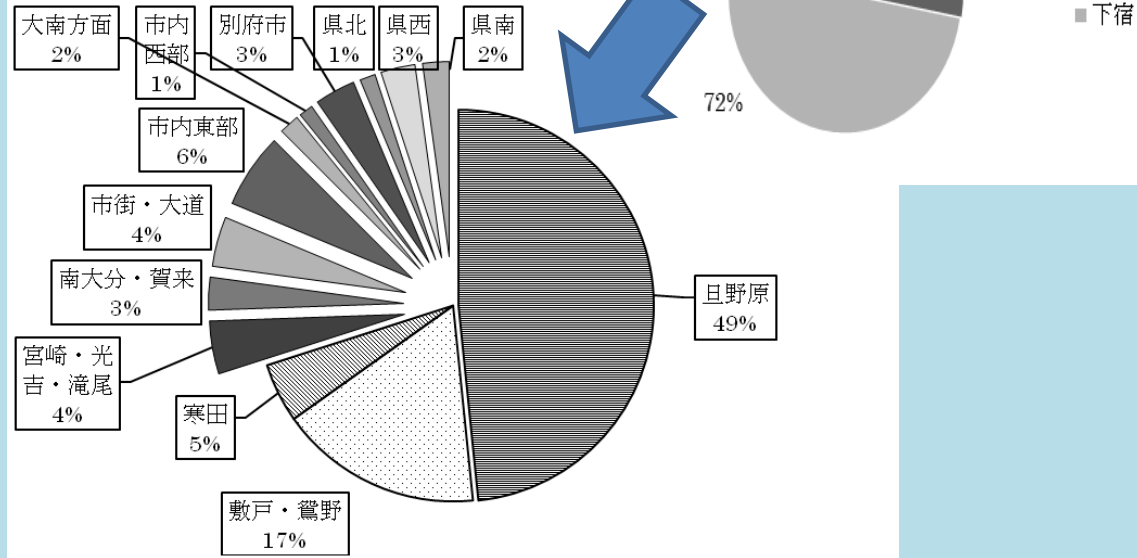
高学年の回収率低いが
分布はサンプルと近似
回収率も高め

	1年生	2年生	3年生	4年生	計
サンプル	314 (23.1)	324 (23.8)	329 (24.2)	393 (28.9)	1,360 (100)
回収数	254 (30.9)	213 (25.9)	180 (21.9)	173 (21.1)	821 (100)
回収率	80.8	65.7	54.7	44.0	60.3

3. 調査結果 ①基礎データ

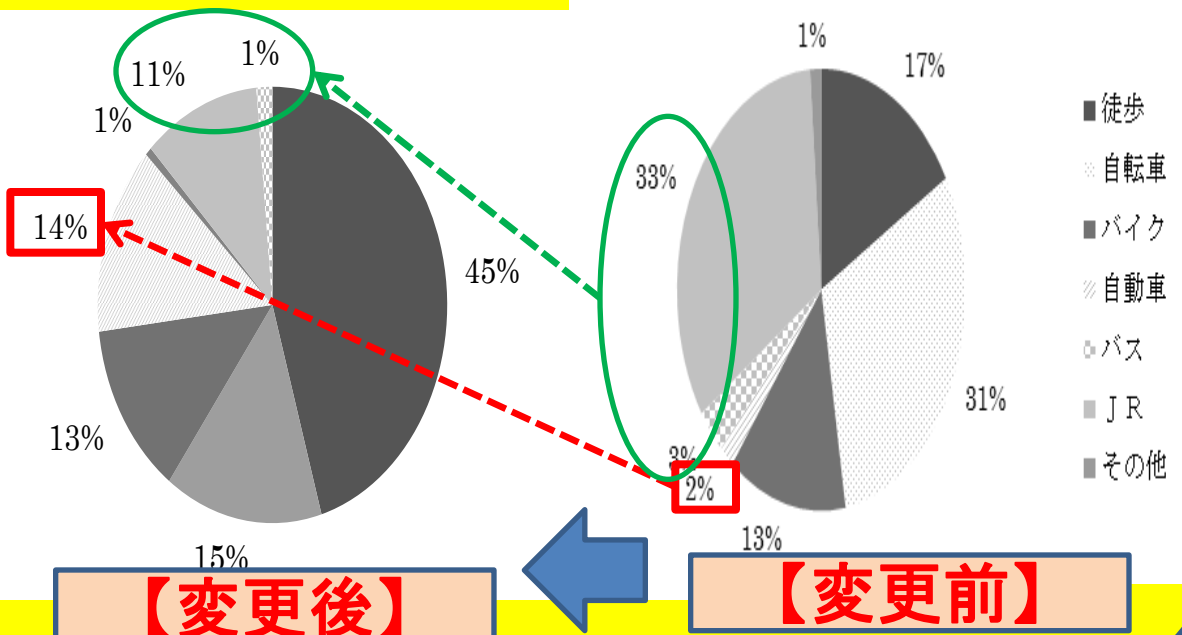
自分で使える車の所有者が多い

属性：
自宅外+大学近郊
居住が多い

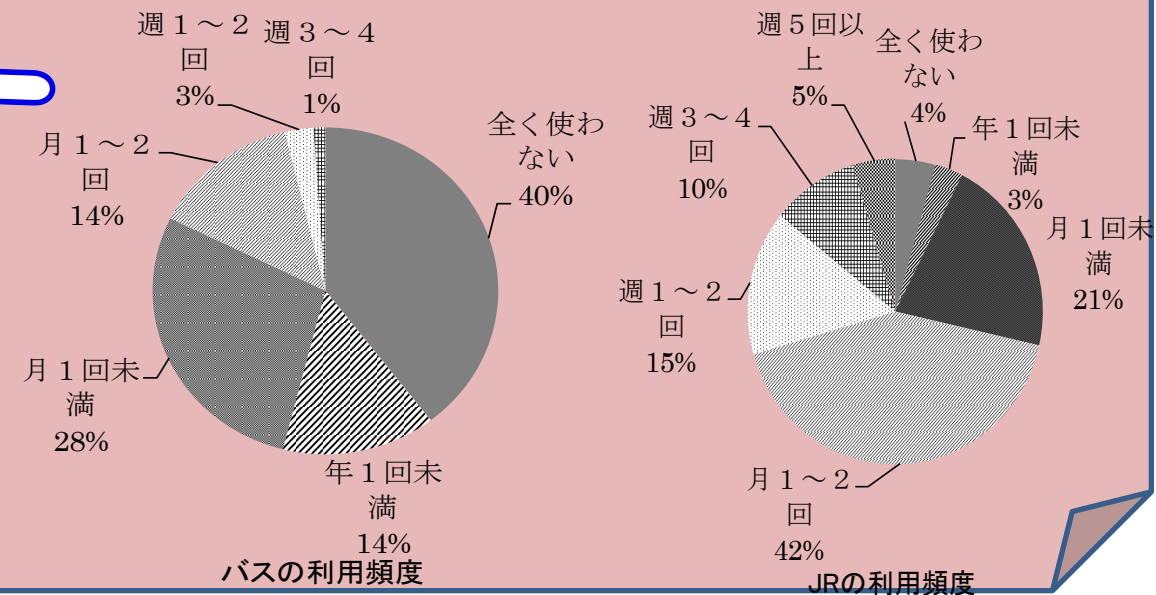


2年生から大学の車両入構証が取れる

通学手段変更で車を利用する学生も
⇔ 公共交通は1割強に減少



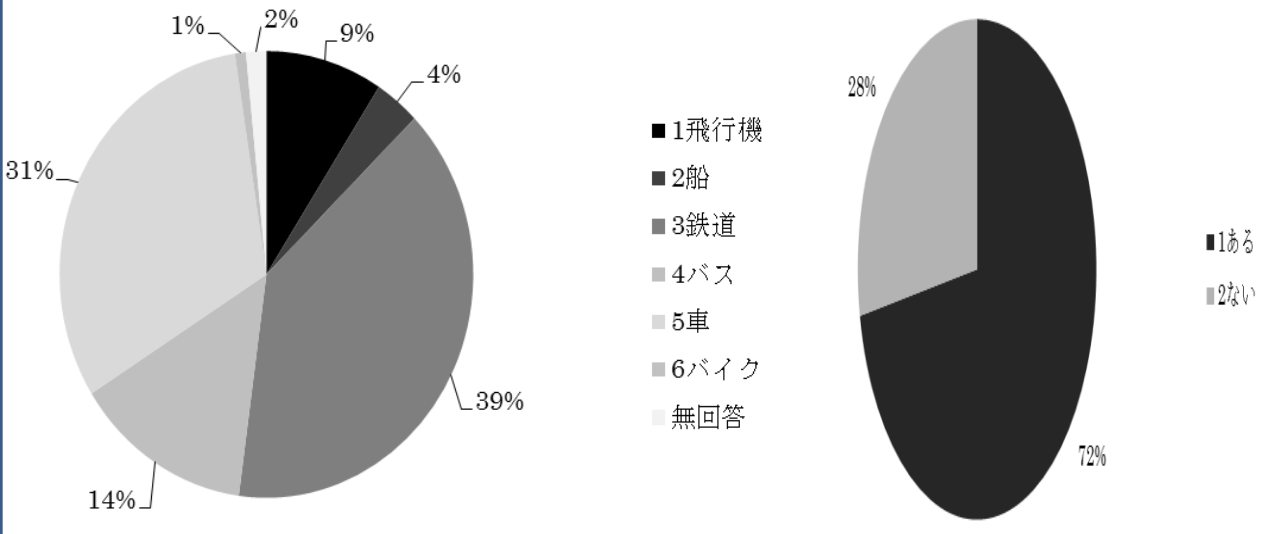
公共交通を使うのは月1回程度
バスは全く使わない人も4割近く!



② なぜ使わないのか？本当に使っていないのか？

長距離では公共交通を使う

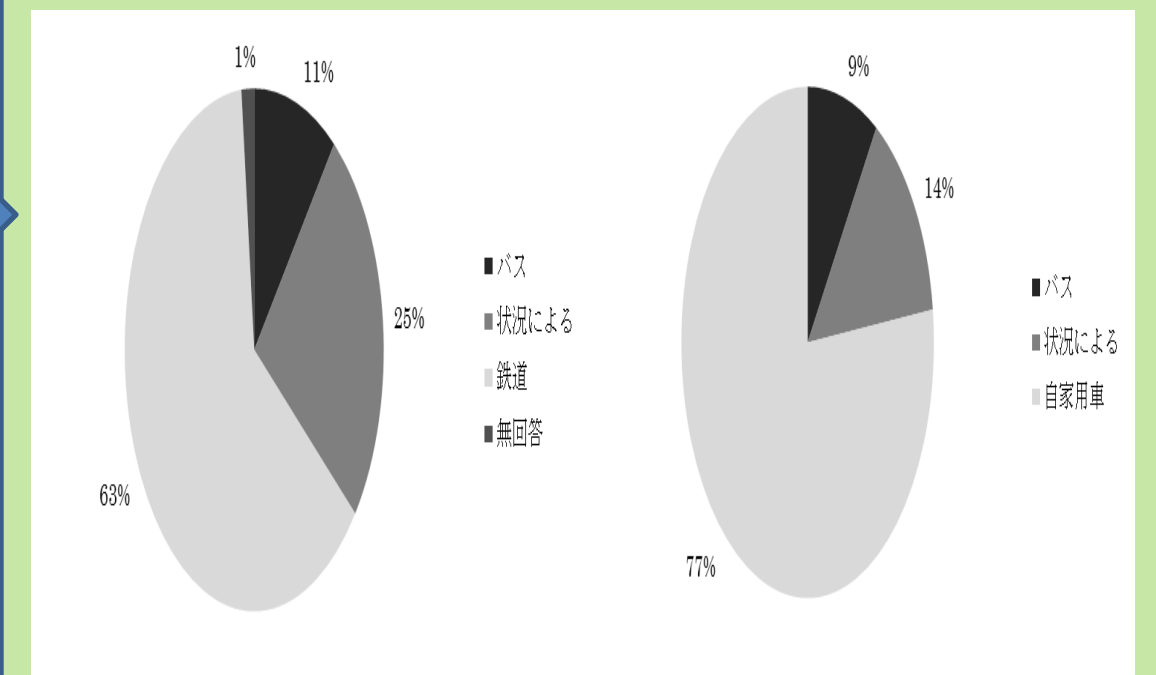
旅行時の交通手段



車は3割程度

高速バスは7割が利用経験あり

嗜好はバス<電車<車 の現実

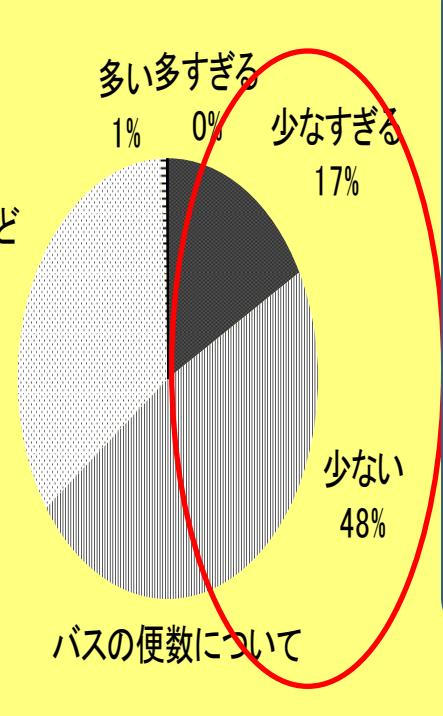
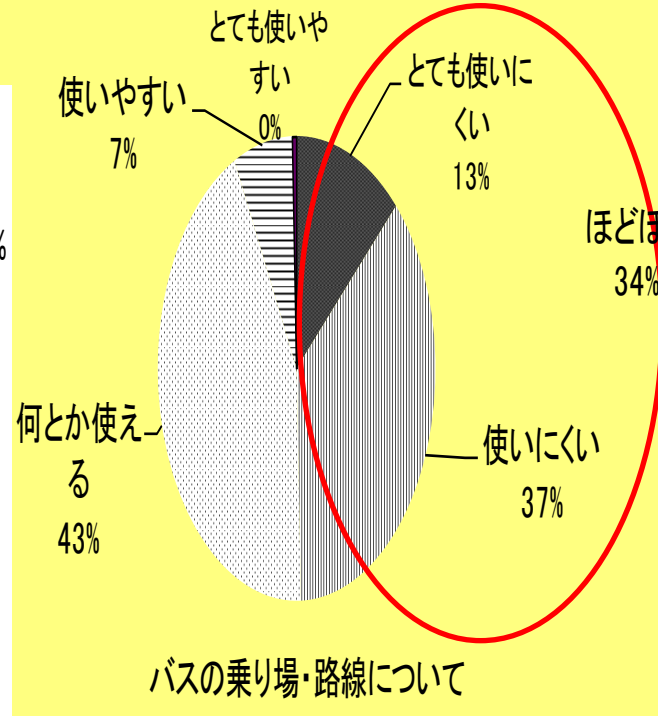
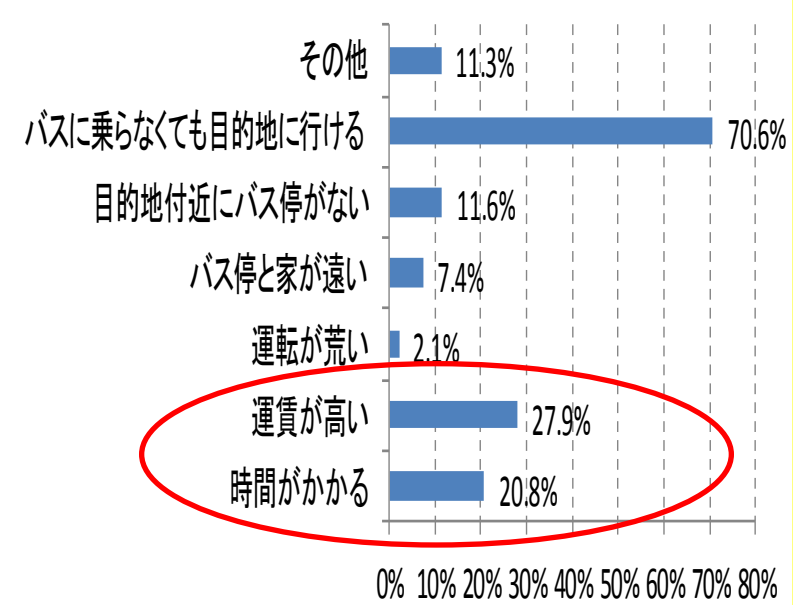
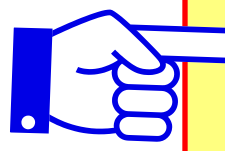


バスvs鉄道

バスvs車

バスへのネガティブイメージが目立っている！

バスを避ける理由



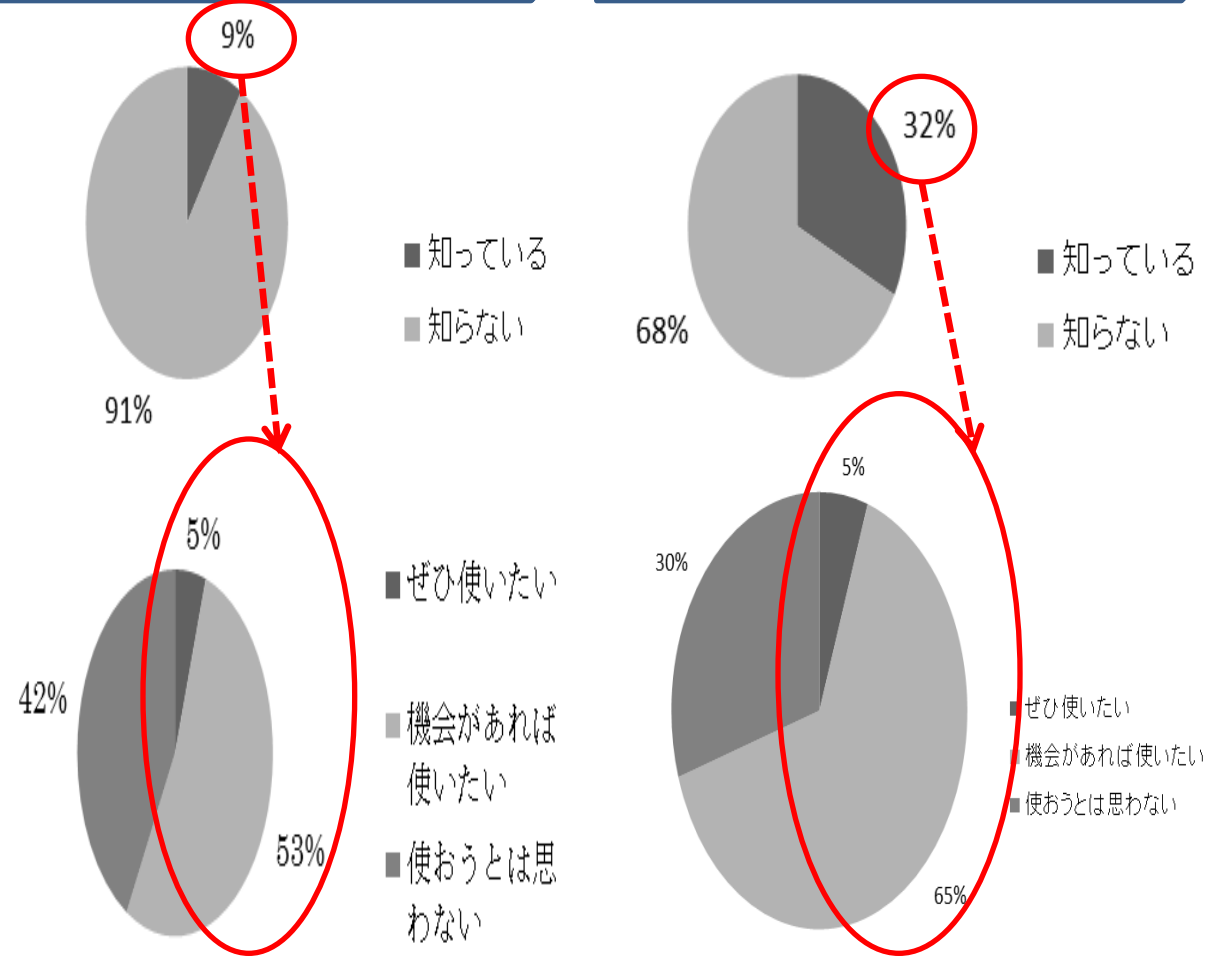
JR駅が大学近くにある(+バスより安い)ことはあるとしても、何とかならないか...

③ バスサービス改善の余地は？

便利なサービスの認知度が低い
ただ利用意向はあり、高い

ニモカ: 認知9%
⇔使いたい58%

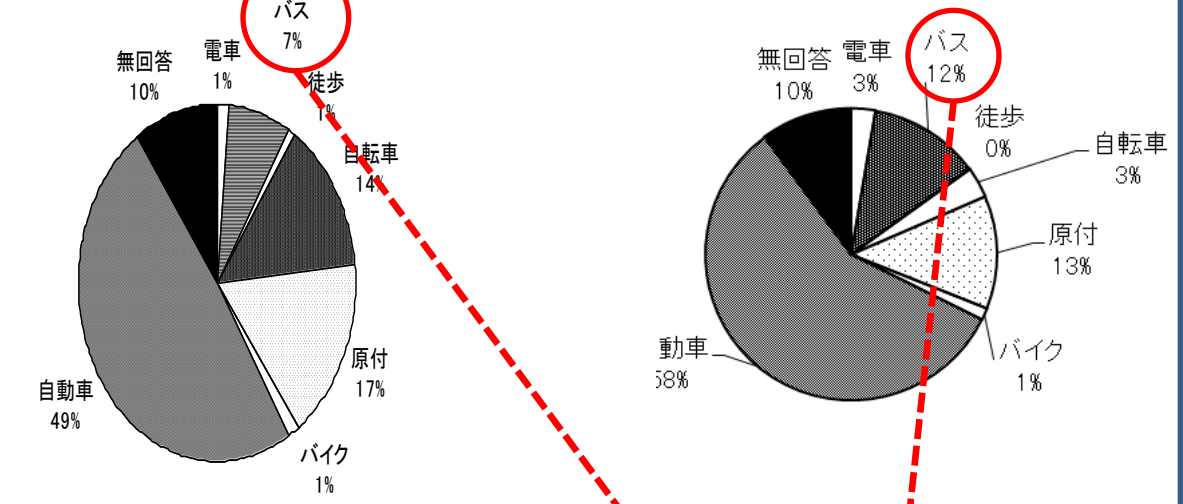
バスなび: 認知32%
⇔使いたい70%



バスでしか行けないが
行きたいところはある
→そこに行ければバスは使いたい!

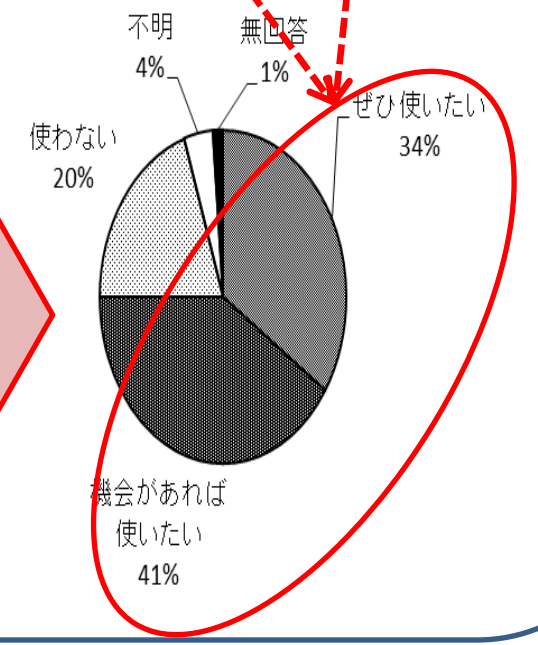
わさだタウン

パークプレイス



どちらも大学から1回以上乗り換え要
直行ならば15分⇔バスは1時間
運賃: 乗り換えで最大700円

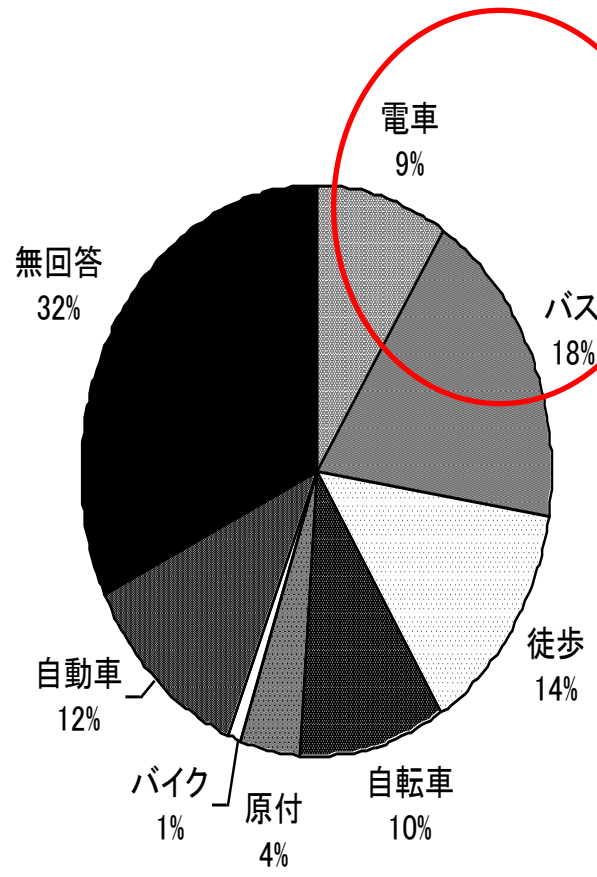
直通便が
できれば
使いたいと
考えている人
7割も!



足のない学生がまだ多い
=バスへのニーズは実はある!

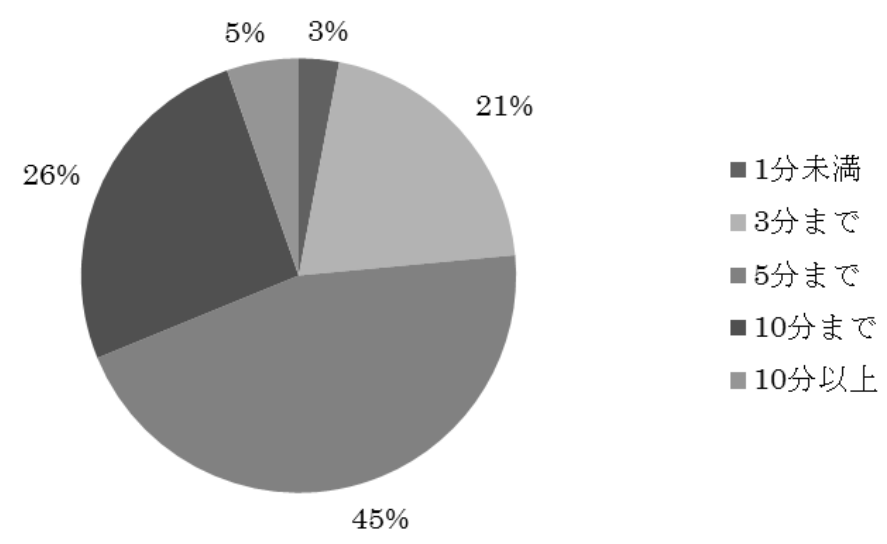
③ バスサービス改善の余地は？

潜在的なニーズ＝雨の日利用



原付・自転車等の人
がバスを
使ってくれる可能性
は残って
いる

バスへの不満要因



←
遅れへの
許容範囲
は比較的
大きな方

【不満要因の自由回答】

- 遅れ(バスなびの認知度不足)
- バス停の位置・、路線図
→ 県外から来た人は大分の土地・地名に関する知識がない



日常的な通学輸送の転換はは難しくても、非日常の買物や悪天候時に可能性はある

バスサービスの認知度向上と「わかりやすさ」、「サービス向上」が利用促進のカギ・・・「利用をあきらめる」ことがないように

4. まとめ

【目的】

- ① 大分大学生がバス・公共交通を使っているのか
- ② バスに求めているサービスレベルと現行サービスの認知度
- ③ 使ってもらうためにどうすべきか

①について

- ◎ 学校の近くに住んでいる人が多い＝通学では公共交通を利用しない
→金沢や仙台のように通学MMの実行は無理(雨の日は可能性あり)
- 公共交通の利用頻度は低い: 非自宅生でも車など自家用交通所有
- ◎ 移動目的によっては公共交通を使っている: 長距離の移動

②について

- 利用しない要因
嗜好の問題: 長距離でも車利用がいる現実
サービスレベルへの不満: 料金が高い、頻度が少ない、わかりにくい
代替的な交通の存在: JR駅が学生の居住圏に近接
- バスに関するサービス
認知度は低いが、利用の潜在意思はある

③について

- ◎ ニーズのある目的地(郊外SC)へのバス便運行: 利用意思が高い
- ◎ ニモカやバスナビなどのサービスの認知度向上
- ◎ 路線図・バス時刻等の早い段階での学生への認知