

札幌市における特定のバス路線を対象としたMMの展開



岡 顕一・有塚 広之・稲村 輝(札幌市市民まちづくり局総合交通計画部)、大井 元揮・吉田 隆亮・中前 千佳・工藤 みゆき(一社)北海道開発技術センター

1 背景と目的

- 昨今、都市部においても路線バス利用者が年々減少しており、路線バスの維持が大きな課題となっている。
- 人口190万人を超える札幌市においても路線バス利用者は減少傾向にあり、今後公共交通ネットワークの維持が困難になる恐れがある。

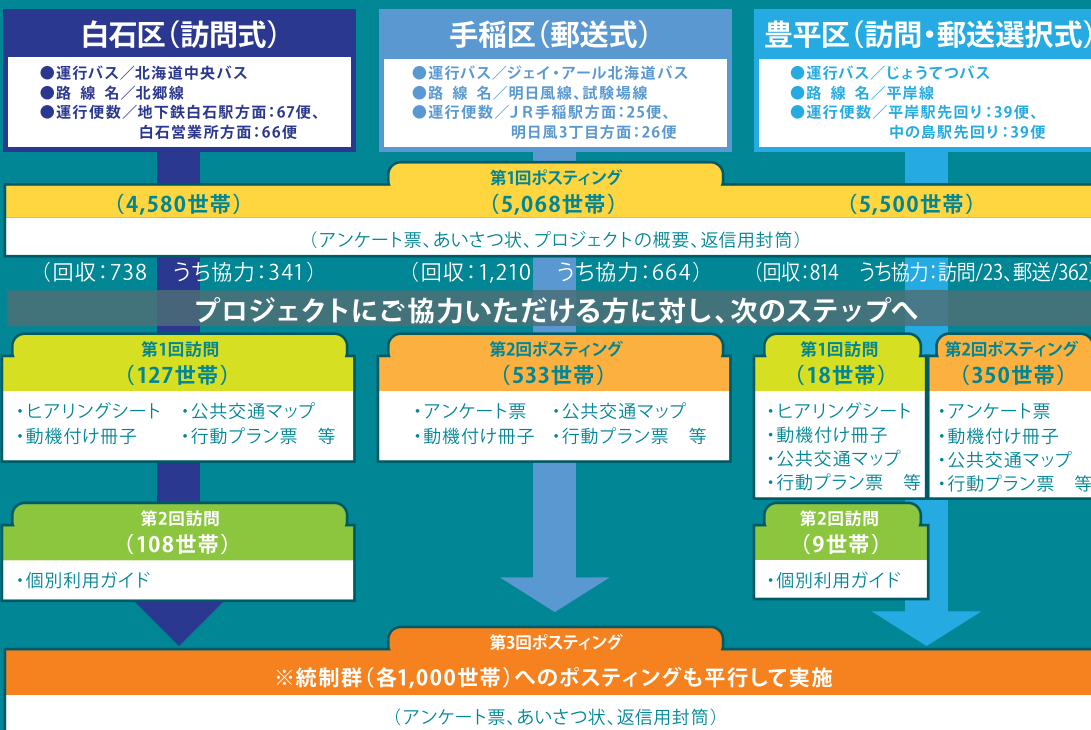
- 札幌市では、市民の自家用車から公共交通利用への自発的な転換を目指して、札幌市で補助金を交付している赤字バス路線沿線を中心として、合計15,000世帯を対象とした大規模なTFPを実施した。
- さらに、TFPの実施においては、「訪問式による実施群」、「郵送式による実施群」、「訪問式」と「郵送式」を選択可能な実施群」と3つの群に地域を大別し実践した。

2 調査の実施概要

<TFPの実施概要>

- 1: 調査の実施エリアを赤字バス路線から選定
札幌市の補助金交付実績及び当該路線の運行便数等から路線(手稲区、白石区、豊平区)の3地区を抽出。さらに、抽出された路線の各バス停から300m圏域を抽出し、そのエリア内において各約5,000世帯を対象に調査を実施。
- 2: 様々なコミュニケーションツールを制作
各対象者が必要と感じる情報をきめ細やかに提供するため、対象者の特性をアンケート調査から明確化した上で、自動車から他の交通手段への変容や対象者個々人の意識(態度)の変容に効果的な様々なコミュニケーションツール(動機付け冊子、地域別公共交通マップ、公共交通ご利用ガイド、行動プラン票等)を制作し、これらを用いてTFPを実施。
- 3: 3種類のコミュニケーションによるTFPの実施
個別性が高く、高密度なコミュニケーションを実施する「訪問式TFP」、対面のコミュニケーションを必要としない「郵送式TFP」、訪問式と郵送式のどちらか希望する方式を選択できる「訪問・郵送選択式TFP」の3つの方式でTFPを実施。

TFPの実施フロー

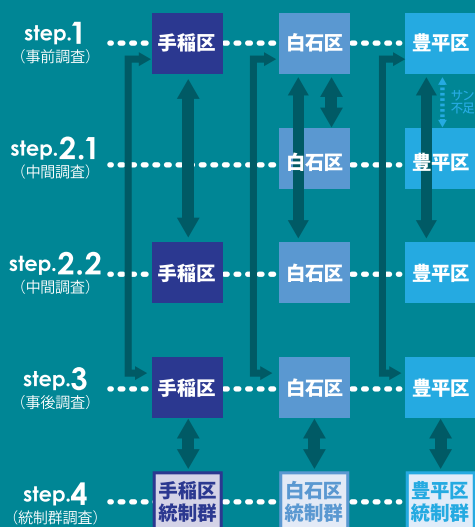


コミュニケーションツール



3 TFPの実施効果の検証

プロジェクトの効果検証スキーム



TFP実施前後の行動尺度及び心理尺度の変化(地区別)と対象路線OD調査結果

地区	項目	step.1	step.2.1	step.2.2	step.3	step.4
手稲区	1 過去2週間のバス利用頻度				+	+
	2 過去2週間の地下鉄利用頻度					
	3 過去2週間のJR利用頻度				+	+
	4 過去2週間の市電利用頻度					
	5 過去3日間の6分以内のクルマ利用頻度				+	+
	6 平日のクルマ利用時間				+	+
	7 休日のクルマ利用時間				+	+
	8 徒歩や自転車利用の行動意図				+	+
白石区	1 過去2週間のバス利用頻度				+	+
	2 過去2週間の地下鉄利用頻度					
	3 過去2週間のJR利用頻度				+	+
	4 過去2週間の市電利用頻度					
	5 過去3日間の6分以内のクルマ利用頻度				+	+
	6 平日のクルマ利用時間				+	+
	7 休日のクルマ利用時間				+	+
	8 徒歩や自転車利用の行動意図				+	+
豊平区	1 過去2週間のバス利用頻度				+	+
	2 過去2週間の地下鉄利用頻度					
	3 過去2週間のJR利用頻度				+	+
	4 過去2週間の市電利用頻度					
	5 過去3日間の6分以内のクルマ利用頻度				+	+
	6 平日のクルマ利用時間				+	+
	7 休日のクルマ利用時間				+	+
	8 徒歩や自転車利用の行動意図				+	+

<TFPの実施結果>

- 1: 手稲区では「郵送式TFP」、白石区では「訪問式TFP」、豊平区では「郵送・訪問選択式TFP」を実施し、地区ごとに参加率を比較した結果、手稲区では10.5%、白石区では2.8%、豊平区では、訪問式を希望した人が0.3%、郵送式を希望した人が6.3%となっており、TFPの参加率は「郵送式TFP」が最も高くなっていた。
- 2: 地区別の行動尺度・心理尺度の事前事後比較/統制群との比較結果として、訪問式を実施した地区よりも郵送式を実施した地区の方が行動尺度及び心理尺度ともに良好な結果が得られた。これが郵送式か訪問式かの「手法」によるものなのか、地域特性等の「外的要因」によるものかは今後精査が必要。
- 3: RPデータとして、地区ごとにバス利用者数を対象停留所とその他停留所の比較をしたところ、TFPの実施前後で、手稲区は対象停留所の路線バス利用者数の伸び率が32pt高くなっており、豊平区は11pt、白石区は3pt高い結果となっていた。
このように、本事業において、札幌市の特定バス路線においてMMを実施することにより、バス利用者数の増加に一定の効果が認められた。

<結論>

本プロジェクトの実施により、自動車利用抑制効果や路線バス利用促進効果が確認されたことから、札幌市では、今後も対象エリアを選定・拡大しながら継続して取り組んでいきたいと考えている。また、札幌市では、公共交通、特に路線バスの利用促進という視点に立った場合、「地域」との関わりが深い、MM教育と居住者MMを核とした事業を展開することが重要と考えている。