

大学生を中心とした 公共交通に対する利便性認識の空間的分析

第10回日本モビリティマネジメント会議@東洋大学 2015年7月24日(金)

大阪大学文学部人文学科

人文地理学専修3年

田中 巖

本分析の目的

- 公共交通利用者の中で大きなウェイトを占める、学生の公共交通利用の実態や意識を把握することで、学生のニーズに合った公共交通施策のための基本的データを提供すること。
- 大都市圏と地方、公共交通分担率の高低などによって、学生の利用実態や利便性認識にどのような差異が生じるのかを検討することにより、学生の公共交通利用が地域全体の公共交通にどのような役割をはたしているのかを明らかにし、学生の利用の重要性を再認識すること。

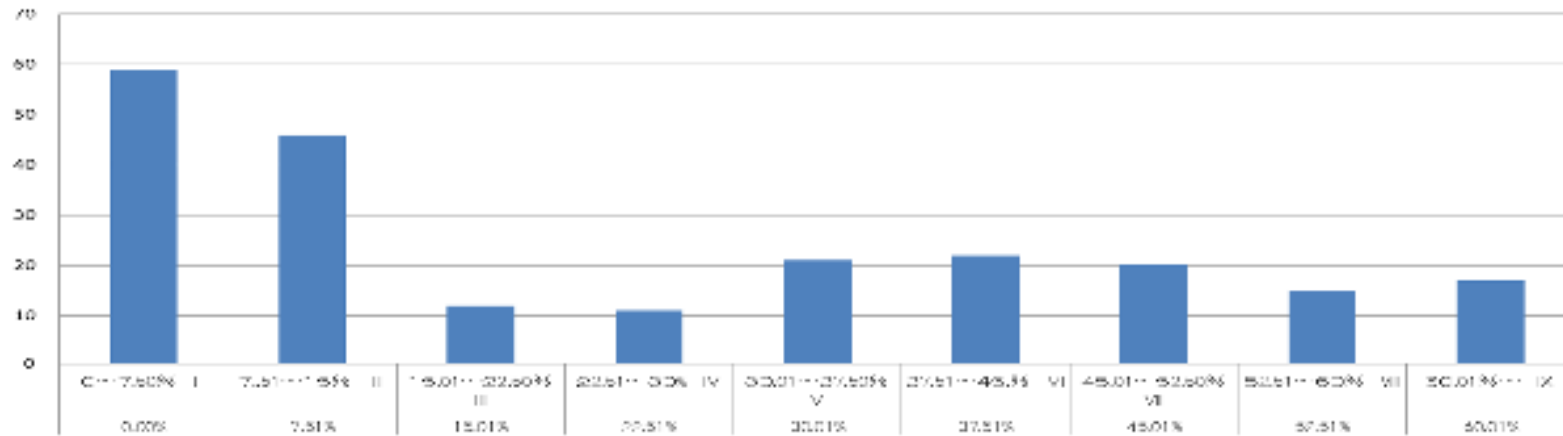
実施したアンケートの概要

- 対象：18歳以上の大学(院)生
高専生・専門学校生（留学生は除く）
- 期間：2015年5月24日～6月29日
- 方式：Googleフォームを活用したwebアンケート
- 設問数：29問（選択式と記述式を併用）
- 有効回答数：308回答
- 高校在学時の自治体の数：192市町村
- 現住地の自治体の数：126市町

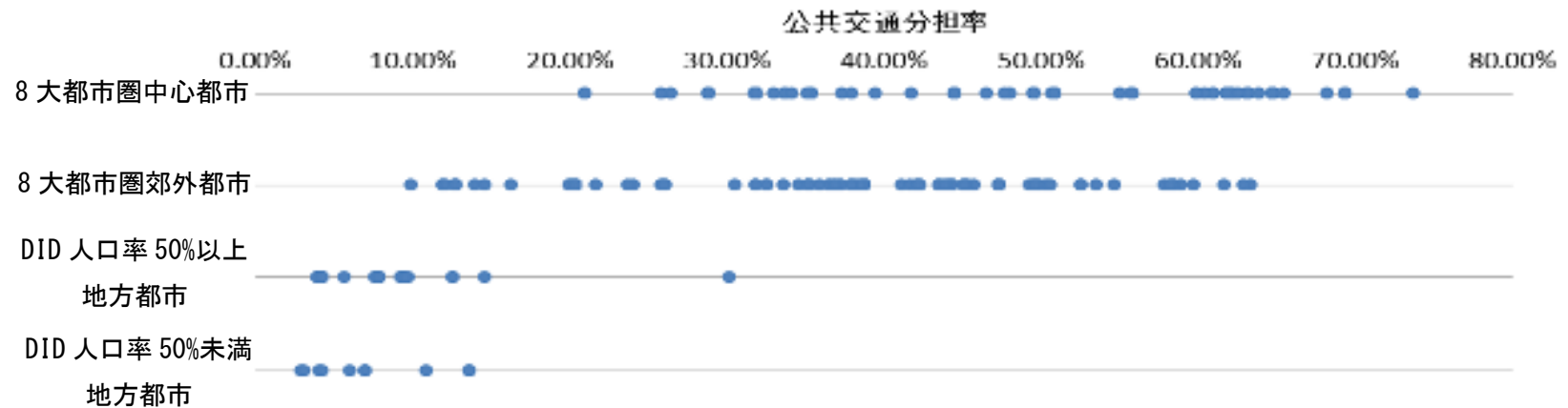
なお本文中に記載のある「8大都市圏」とは総務省定義による「関東」「近畿」「中京」「札幌」「仙台」「広島」「福岡・北九州」「静岡・浜松」大都市圏である。

基本的データ

出身地・現住地の都市規模と公共交通分担率



(図1) 出身地・現住地の公共交通分担率ごとの市町村数



(図2) 高校在学地・現住地の都市規模と公共交通分担率の関係

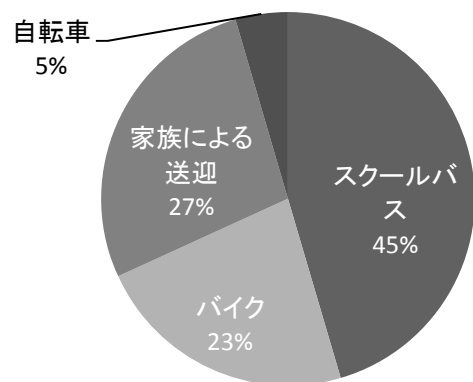
公共交通分担率(国勢調査2010年度版)とアンケート回答によって分析

学生の通学利用手段と 地域全体の公共交通分担率との関係

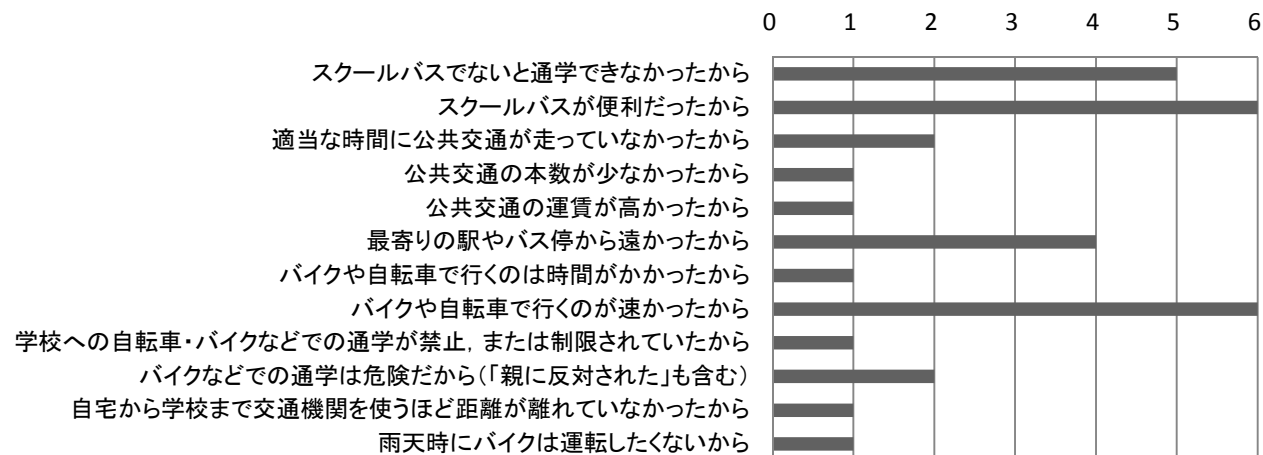
高校通学手段

[1]公共交通分担率0~1.13%(最下位3市)

* DID人口率50%未満地方都市:19人(鹿児島県鹿屋市・志布志市・曾於市)



(図3) 高校への通学手段 (公共交通分担率0~1.23%)
* 公共交通分担率最下位3市
複数回答可 N=22 (19人)



(図4) 交通機関の手段選択理由 (公共交通分担率0~1.13%)
* 公共交通分担率最下位3市
複数回答可 N=31 (19人)

- 地方の公共交通の維持にとって重要な通学利用でさえ、皆無に等しく、地域内に「公共交通を必要とする集団」が大きく欠ける特殊な地域である。
→交通サービスとして維持する必要性が失われている (高齢者などの福祉輸送手段化)
- 全体として過疎地域ではあるが、鹿屋市のように10万都市もあり、多くの高校があるが、通学輸送が公共交通なしで成り立つには、マイカーによる送迎や原付の購入などで親などが大きな負担を子供の通学のために強いられていると推測される。
- このような特殊な地域で公共交通への通学利用の転移を図るには、公共交通のレベルが著しく低いことによって、個人レベルでの負担がどれだけ大きくなっているということを啓発する必要がある。

鹿児島県錦江町(大隅半島)

「原付免許年齢16歳から15歳への引き下げ
を構造改革特区で提案」

(南日本新聞2006年7月8日付)

高校1年生の通学の足を確保するためと

バス運行による財政負担を防ぐための提案

→警察庁により却下



(参考)大隅半島私立高校のスクールバス路線図(当該高校HPより転載)

- 「スクールバスでないと通学できない」と答えた高校生が非常に多い, 大隅半島の私立高校2校では, 通学生の足を確保するためにスクールバスを広範囲に, 路線バスの運賃よりもかなり低廉な運賃で運行しており, 学生が公共交通を必要としない大きな理由となっていると考えられる。
- 学校側からすれば, スクールバスの充実度合いが大きなセールスポイントになる一方で, 本来教育環境の充実に使えるはずのお金が, 他の地域では公共が負担している通学手段を自ら確保しなければならないためにそのコストに消えてしまっているのではないか。

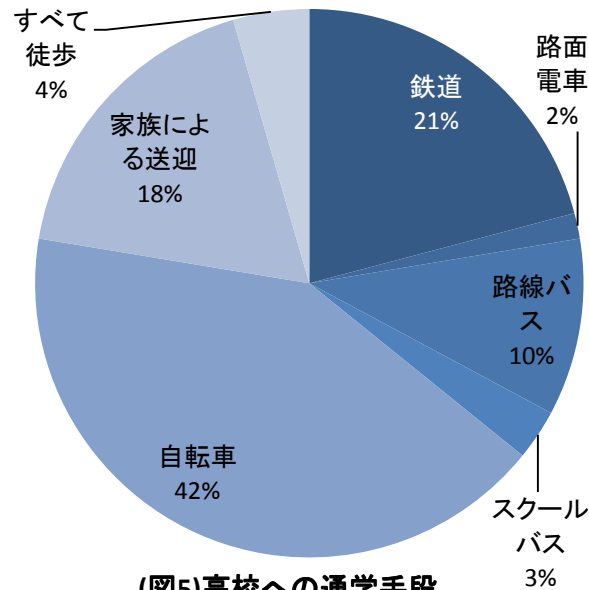
→個人・学校レベルでも私的部門の大きな負担によって通学が成り立っている。

また, 上記の錦江町の例にもみられるように, 行政もそのことに対して問題意識を深く感じておらず, 問題の根は深い。

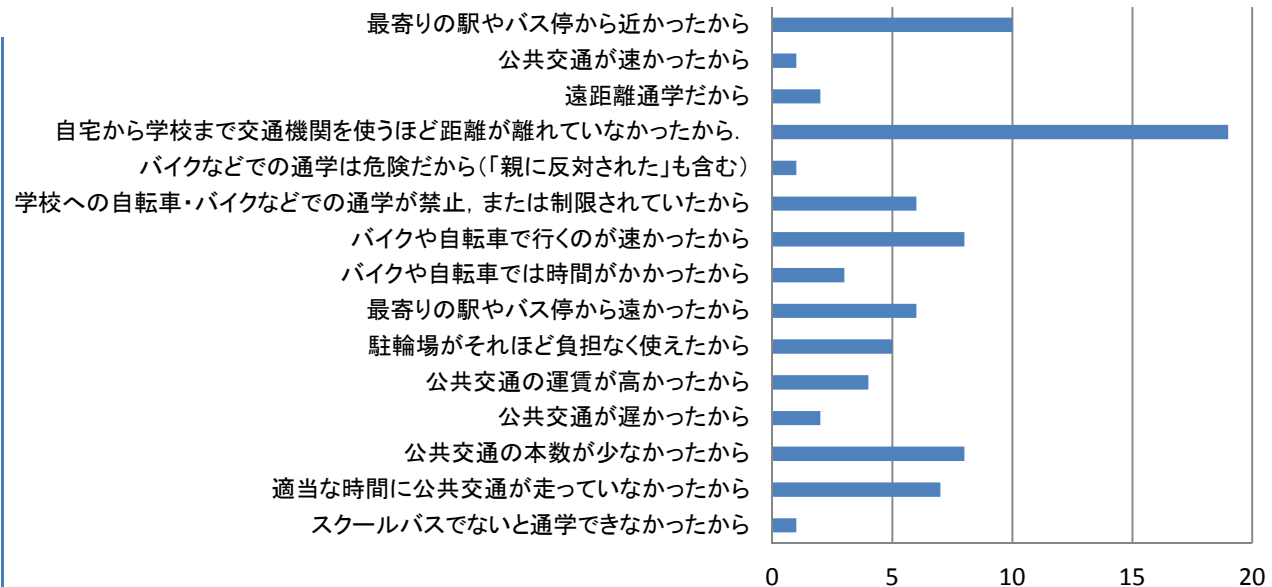
[2]公共交通分担率1.24~7.5%

* 8大都市圏郊外都市:2人

DID人口率50%以上地方都市:21人 50%未満地方都市:28人



(図5)高校への通学手段
(公共交通分担率1.24%~7.5%)
複数回答可N=67(51人)



(図6)交通機関の手段選択理由(公共交通分担率1.24%~7.5%)
複数回答可N=83(51人)

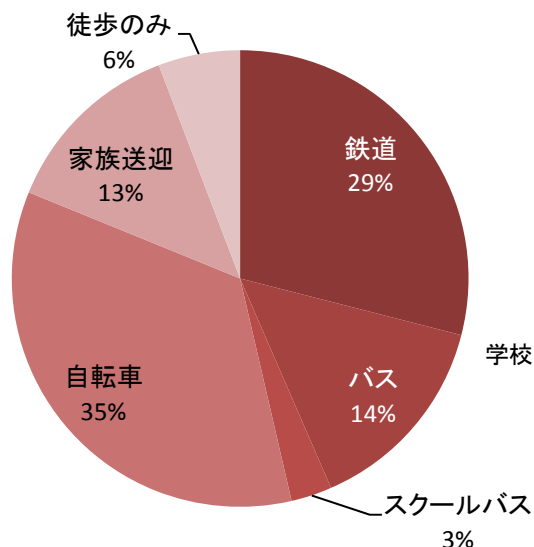
- 全体の分担率はかなり低いですが、学生は3割以上が公共交通を利用して通学しており、地域全体の公共交通の維持に対して大きな役割を果たしていると考えられる。
- ただ、家族送迎に頼っている層も2割近くおり、公共交通が担うべき「中・長距離の通学」においてはサービスが行き届いていない高校生も多いと推測される。
- 学校側の「原付などによる通学への規制」もある程度有効に働いている。

[3]公共交通分担率7.51%~15%(地方県庁所在地8市)

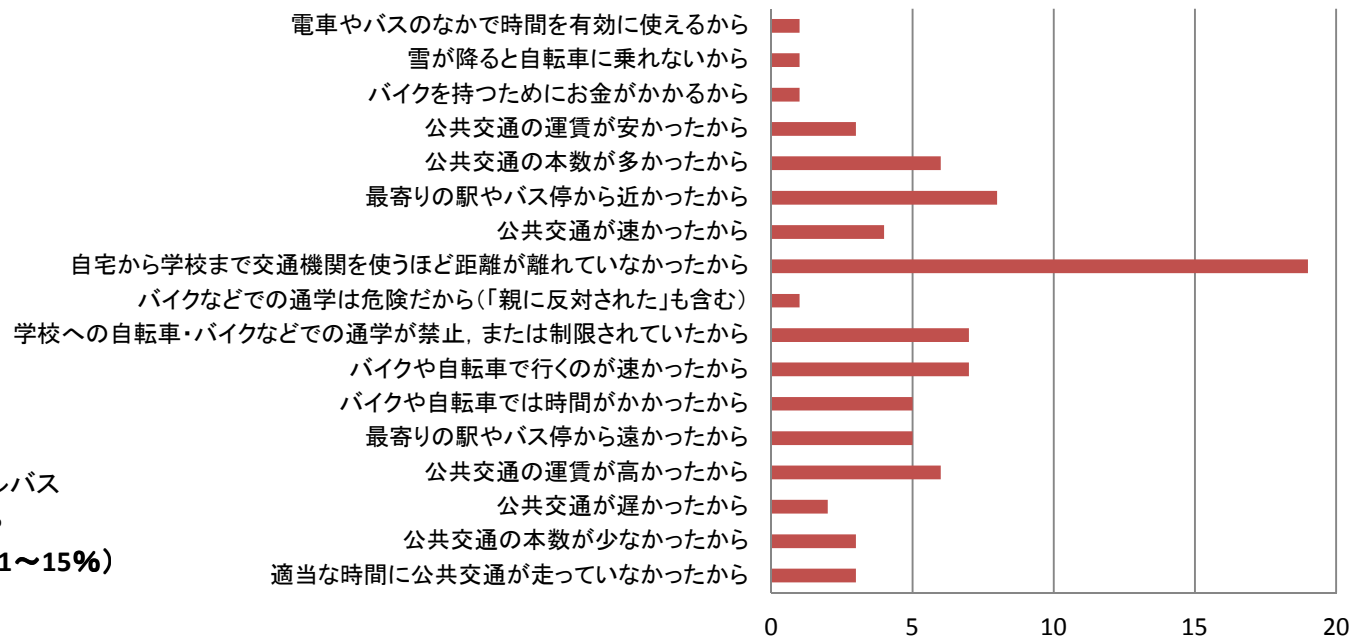
* 8大都市圏郊外都市:22人

DID人口率50%以上地方都市:19人

50%未満地方都市:10人



(図7)高校への通学手段(公共交通分担率7.51~15%)
複数回答可N=69(51人)



(図8)交通機関の手段選択理由(公共交通分担率7.5%~15%)
複数選択可N=82(51人)

- 通学手段では[2]とそれほど大きな相違はないが、選択理由では「公共交通の運賃が安い」「公共交通の本数が多い」など、これまでにはなかった「公共交通の利便性の高さ」に関する回答が目立つようになっている。

→県庁所在地など地方における中核都市が多く含まれているため、公共交通サービスが地方においても比較的高い。

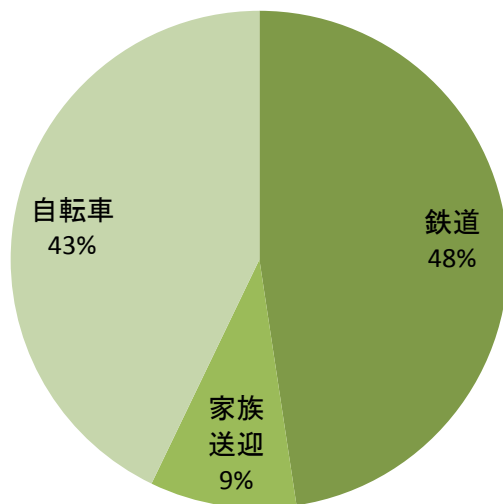
- 同じ県内でも都市レベルによって大きく変わる本数においては満足度が高いが、運賃は県内で事業者が同じであれば大きく変わることはないの、都市部が多いこのランクでも不満のほうが多いと推測される。

[4]公共交通分担率15~22.5%

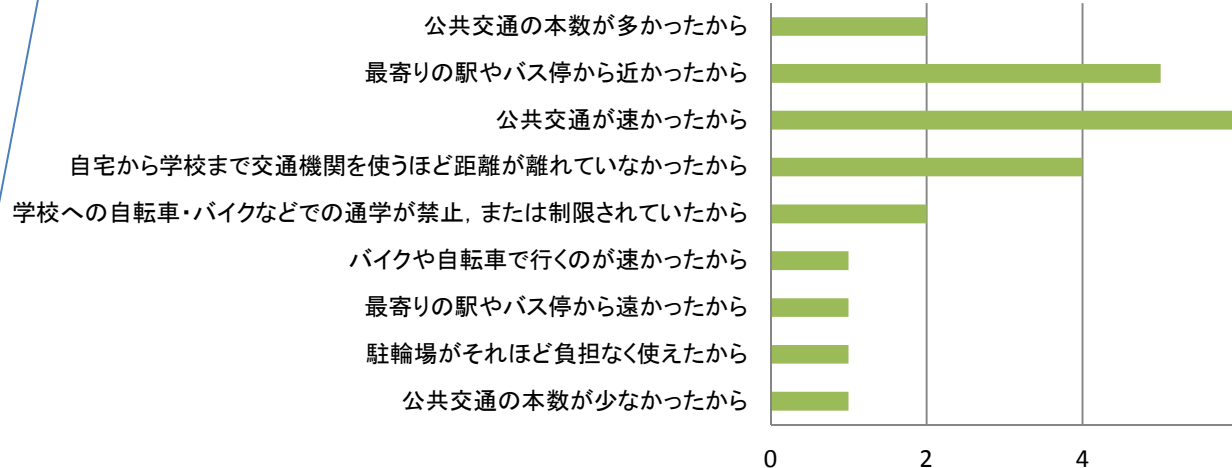
* 8大都市圏中心都市:1人(北九州市・低)

8大都市圏郊外都市:13人

DID人口率50%以上地方都市:1人



(図9)高校への通学手段
(公共交通分担率15~22.5%)
複数回答可N=21(15人)



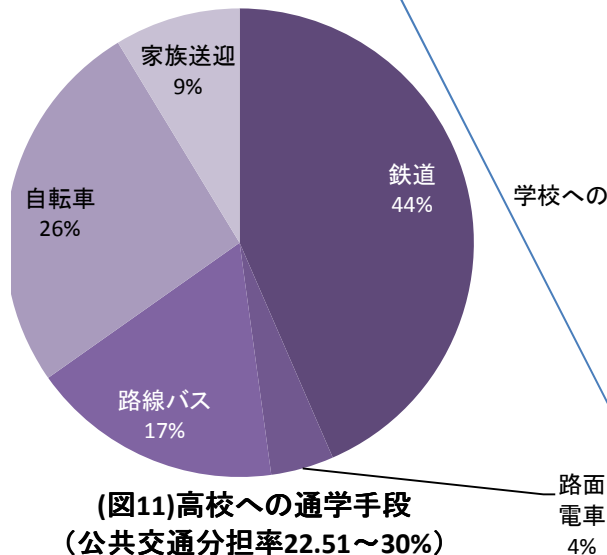
(図10)交通機関の手段選択理由(公共交通分担率15~22.5%)
複数回答可N=23(15人)

- 大都市圏郊外(外縁)部が多く、近距離にも高校が多くあり、それらの高校への通学は距離的に自転車で充足できる高校生が多いと推測される。
- その反面、大都市圏内のためより中枢性の高い圏内の都市への通学も多くなると考えられ、それらの高校へは鉄道による比較的長距離の通学となる。また、そのため速達性のメリットを挙げた回答が多いと考えられる。

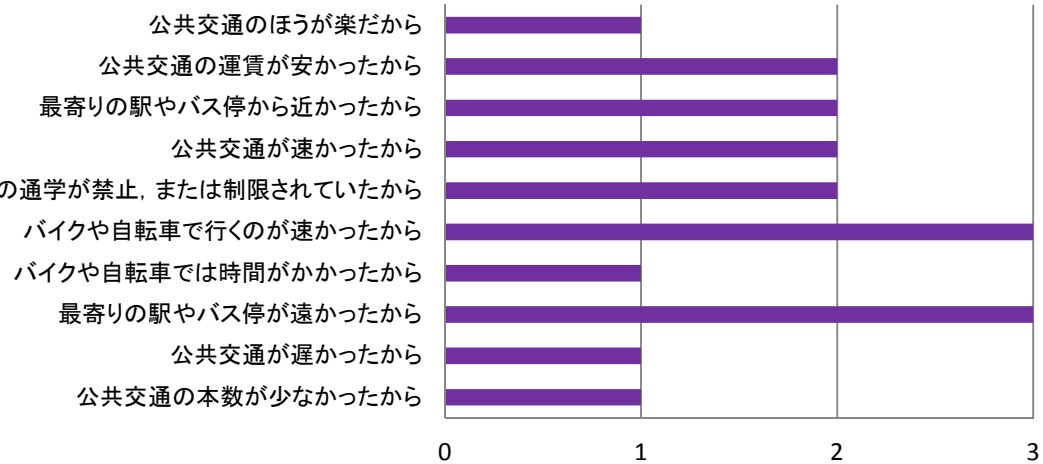
→通学距離・手段の2極化が進む。

[5]公共交通分担率22.51~30%

* 8大都市圏中心都市:5人 8大都市圏郊外都市:7人



(図11) 高校への通学手段
(公共交通分担率22.51~30%)
複数回答可N=23(12人)



(図12) 交通機関の手段選択理由
(公共交通分担率22.51~30%)
複数回答可N=18(12人)

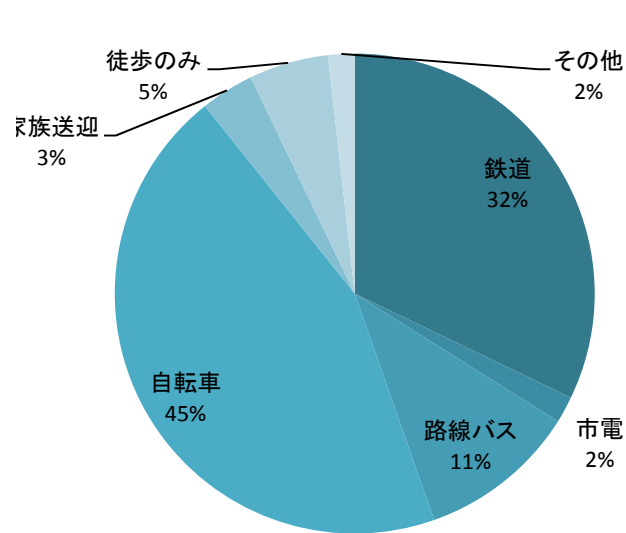
- 全回答数が少ないため、あくまで参考ではあるが、大都市圏内のため[4]と同様に、長距離通学者も多く、鉄道の比率が高くなっている。
 - 京都市出身者の回答が多く、路線バス網が他の大都市と比較しても充実しているため、[4]よりもバスの比率が高くなっているといえる。
 - 一方で、家族送迎の比率も一定程度あり、「最寄りの駅やバス停が遠かったから」との回答も多いが、[1][2]とは異なり、公共交通との組み合わせによる利用がほとんどであり、郊外都市ではキスアンドライドの形態が通学でも普及している。
- 最寄駅・バス停までのフィーダー交通の確保が課題

[6]公共交通分担率30.01~37.5%

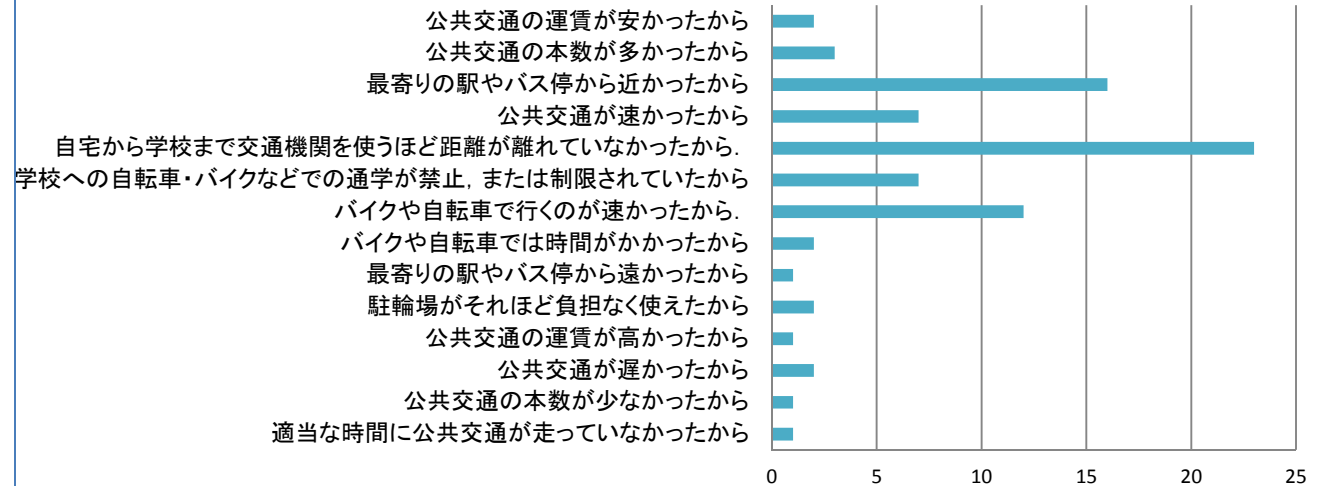
* 8大都市圏中心都市:28人

8大都市圏郊外都市:21人

DID人口率50%以上地方都市(長崎市・高):1人



(図13)高校への通学手段
(公共交通分担率30.01~37.5%)
複数回答可N=56(50人)

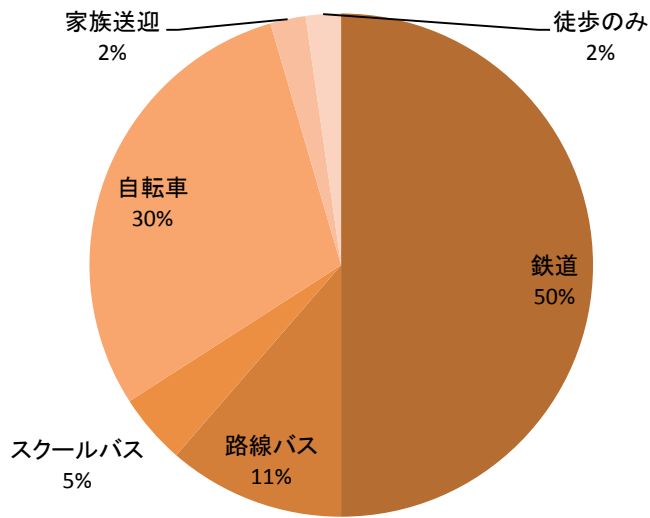


(図14)交通機関の手段選択理由(30.01~37.5%)
複数回答可N=80(50人)

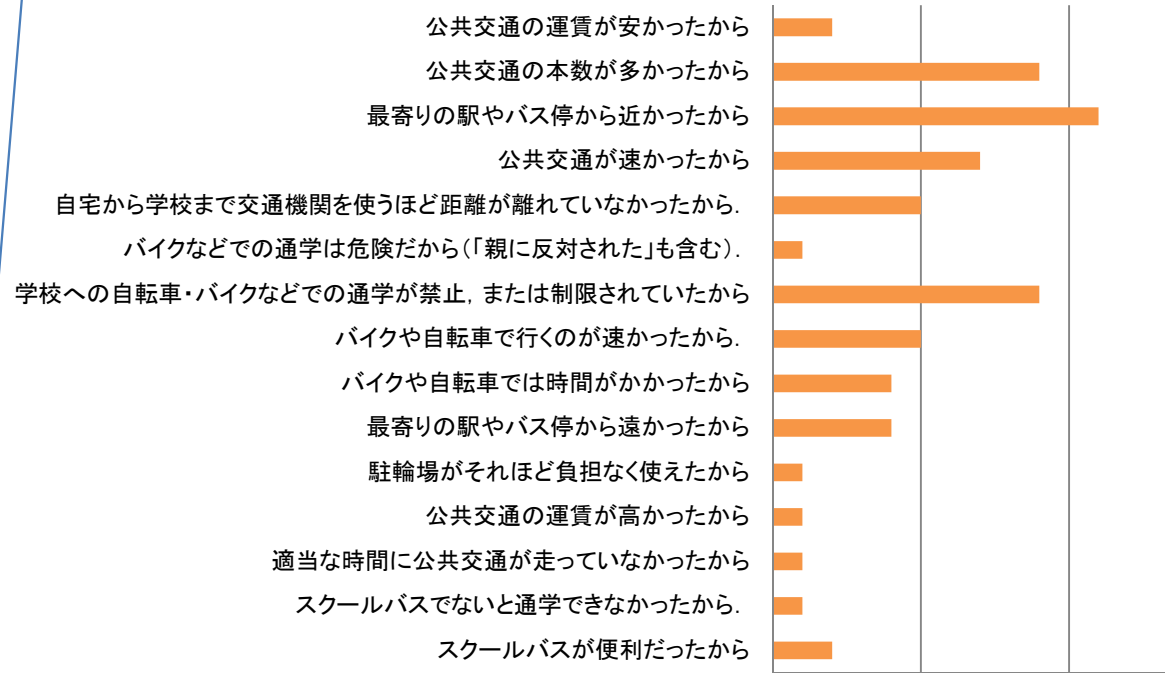
- 全体の公共交通分担率に関してであるが、長崎市が地方都市の中ではずば抜けており、地形の急峻さなどの要因による“自然形成的”なコンパクトシティの中に高頻度・高密度で運行されている路面電車の存在が大きく影響していると推測される。
- 全体として、公共交通に対する印象はかなり良く、少しの工夫でさらに利用が伸ばせる余地があると考えられる。
- 大都市圏の中心都市も多いため、近距離通学者が多く自転車利用率も高い。

[7]公共交通分担率37.51~45%
 * 首都圏・近畿圏中心都市:9人

首都圏・近畿圏郊外都市:23人



(図14) 高校への通学手段
 (公共交通分担率37.51%~45%)
 複数回答可N=44(32人)



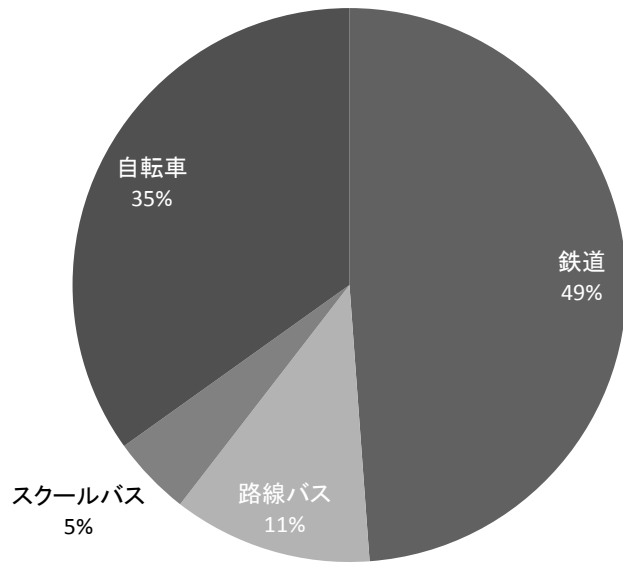
(図15) 交通機関の手段選択理由
 (公共交通分担率37.51%~45%)
 複数回答可N=63(32人)

- これ以上分担率上位には、首都圏・近畿圏以外の回答者しかおらず、この2大都市圏とそれ以外の大都市圏の間には、公共交通利用に関して大きな格差がある。
- バイクや自転車での通学に関する規制が何らかの形で多くの学校で行われていることがわかる。
- 大阪市は中心性が極めて高く、全体の公共交通分担率では自転車の分担率が非常に高い。→大阪市民は近距離の都市内通勤が多い。

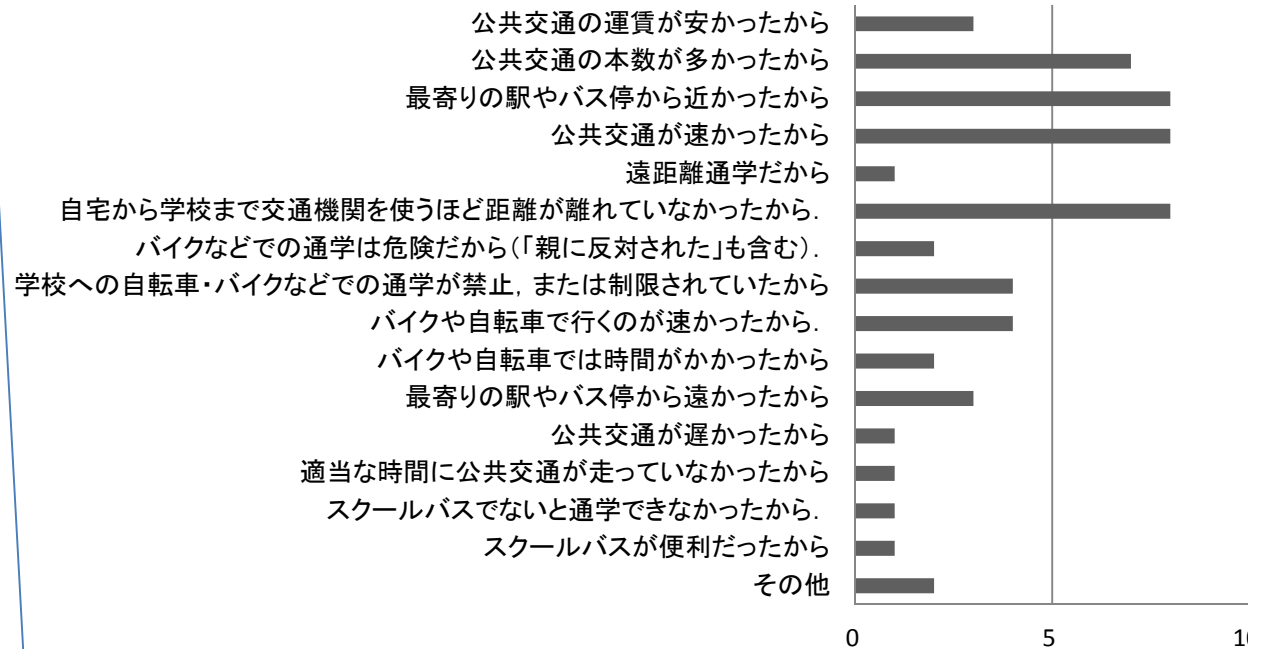
[8]公共交通分担率45.01%~52.5%

* 首都圏・近畿圏中心都市:16人

首都圏・近畿圏郊外都市:17人



(図16)高校への通学手段
(公共交通分担率45.01%~52.5%)
複数回答可N=43(33人)



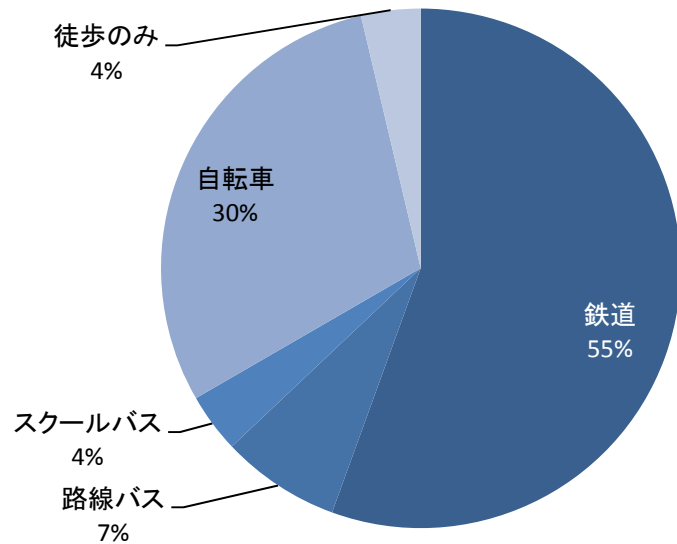
(図17)交通機関の手段選択理由(45.01%~52.5%)
複数回答可N=56(33人)

- 中心都市もあるが、むしろ近接した郊外都市が多く、[7]の大阪市とは対照的に通勤の鉄道利用の必要性が高いと考えられる。
- 一方通学利用に関しては、通勤者と同じような流動もかなり多いと考えられるが、子育て世帯が多い郊外部のため高校も多く、通勤に比べると自転車などによる近距離通学も目立つ。

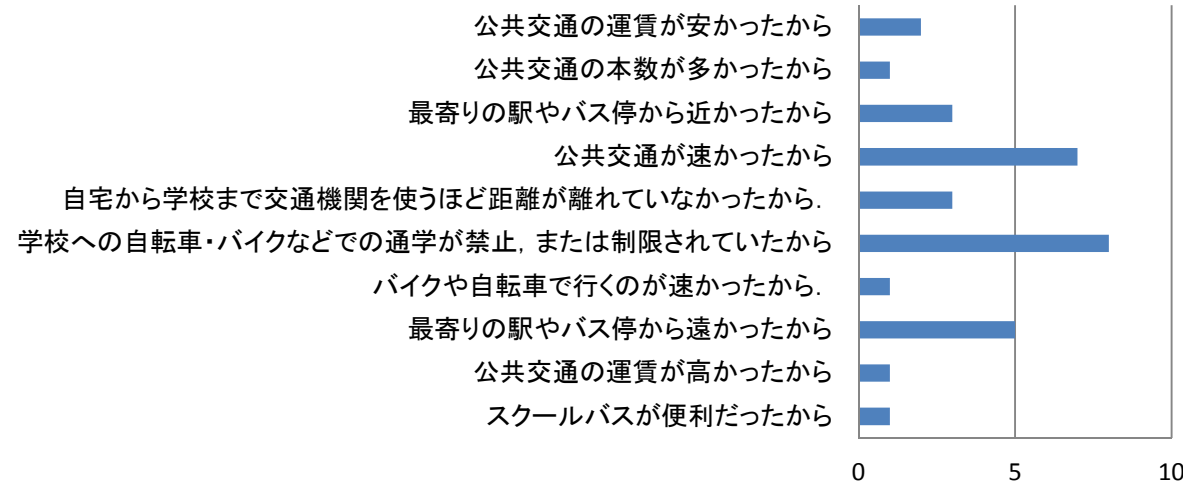
[9]公共交通分担率52.51%~60%

* 首都圏・近畿圏(神戸市東灘区・高)中心都市:5人

首都圏・近畿圏(奈良県生駒市・高)郊外都市:14人



(図18)高校への通学手段
(公共交通分担率52.51%~60%)
複数回答可N=27(19人)

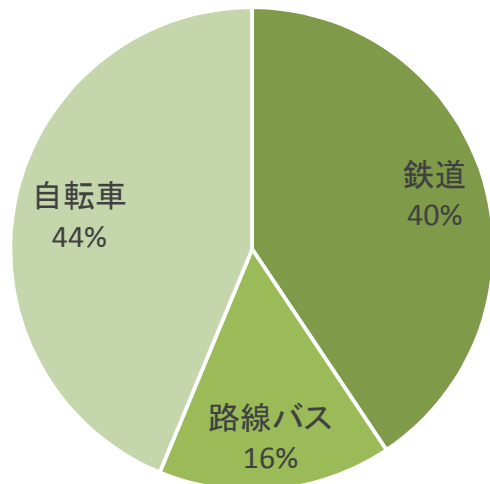


(図19)交通機関の手段選択理由
(公共交通分担率52.5%~60%)
複数回答可N=32(19人)

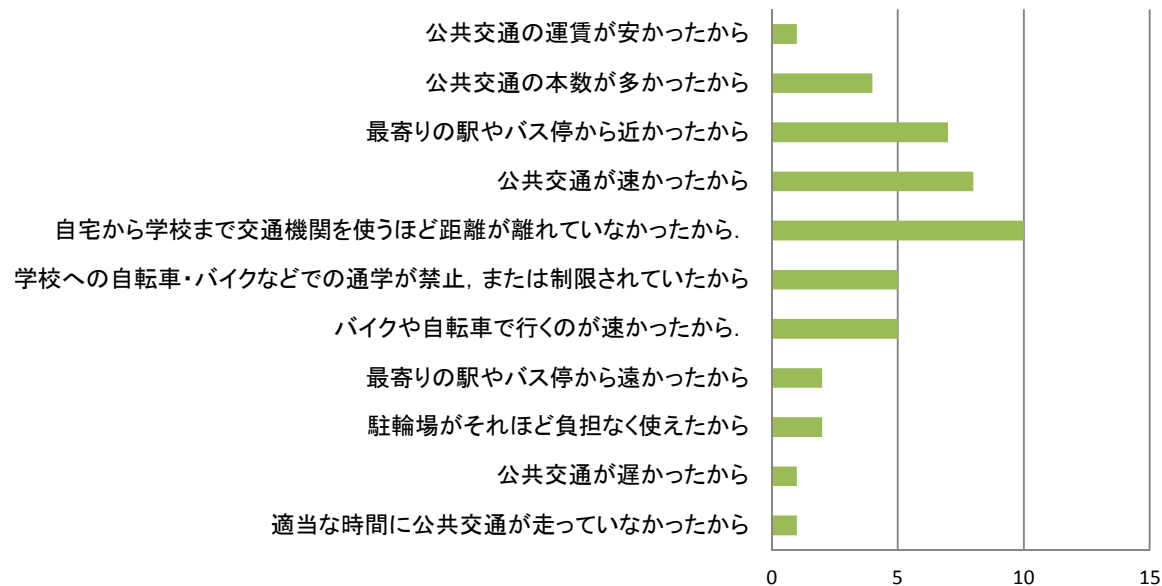
- このランクでは, 自立した大きな産業があまりない, より住宅都市の要素が強い郊外都市が多く, 通勤での鉄道利用の必要性がかなり高い都市であるとわかる。
(東京都多摩市・奈良県生駒市など)
- 通学に関しては[8]と同じ傾向が考えられるが, 速達性が重視されていることからわかるように, 中心都市のすぐそばでない郊外都市の数も一定程度ある。

[10]公共交通分担率60.01%~

* 首都圏中心都市:21人 首都圏郊外都市:4人



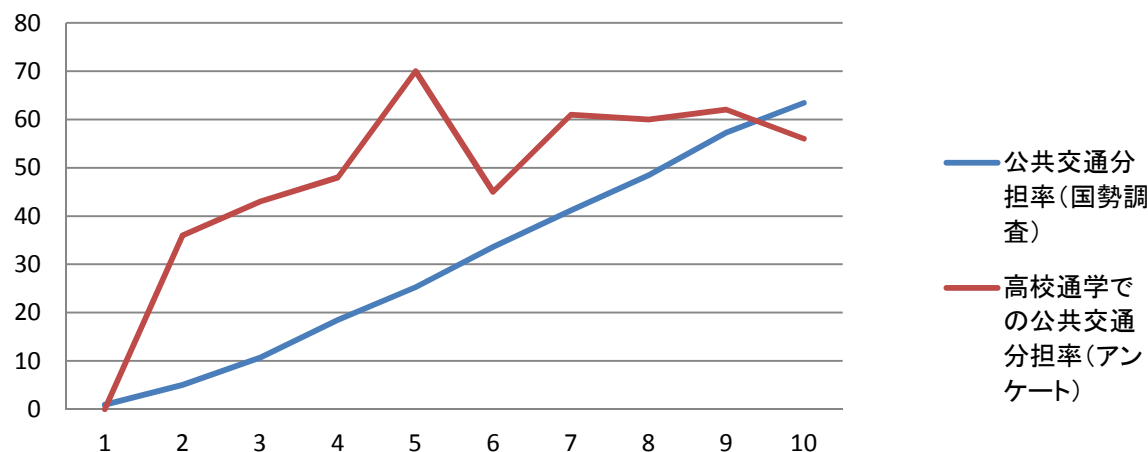
(図20) 高校への通学手段
(公共交通分担率60.01%~)
複数回答可N=32(25人)



(図21) 高校手段理由(公共交通分担率60.01%~)
複数回答可N=46(25人)

- 首都圏のみがランクに入っているが、特に東京23区が多い。
→全体の分担率に関しては、大阪と異なり、近距離の通勤移動においても公共交通の利用が多い。
- 一方で通学に関しては、郊外からも通ってくるような学校がたくさんあるので、基本的には近距離通学が多いと想定され自転車通学の割合も高い。
→交通費の支給される通勤利用とされない通学利用での交通手段の差？

地方に行けばいくほど公共交通にとって大切な高校生の通学利用



(図22)全体の公共交通分担率と高校生の通学利用の関係

- 全体の分担率が上がると、高校通学での分担率も上がるので、ある程度利便性などの諸条件には左右されるものの地方都市でも高校の通学利用は堅調である。
- 全体の分担率と比較して、高校生通学利用の分担率は極めて高く、全体の分担率が低い地域においては特に大きなウェイトを占めており、**高校生の通学利用によって地域の公共交通が支えられている**といえる。

→「**高校生の通学を支えることは、地域の足を守ること**」

- しかし唯一例外なのが[1]で触れた大隅半島地域であることが歴然である。
→公共交通を支える層が不在であり、公共交通が完全に成り立たない。

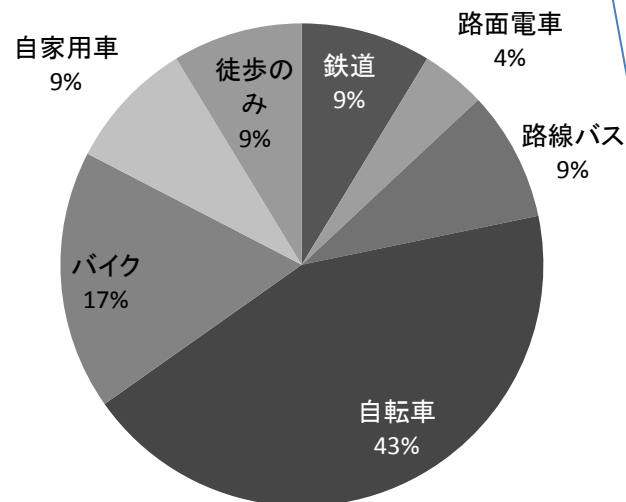
第2の大隅半島を出さないようにするためには、高校生の通学利用に対する支援や通学定期に何かしらの特典をつけるなどの取り組みが必要である。

大学通学手段

[1]公共交通分担率0~7.5%

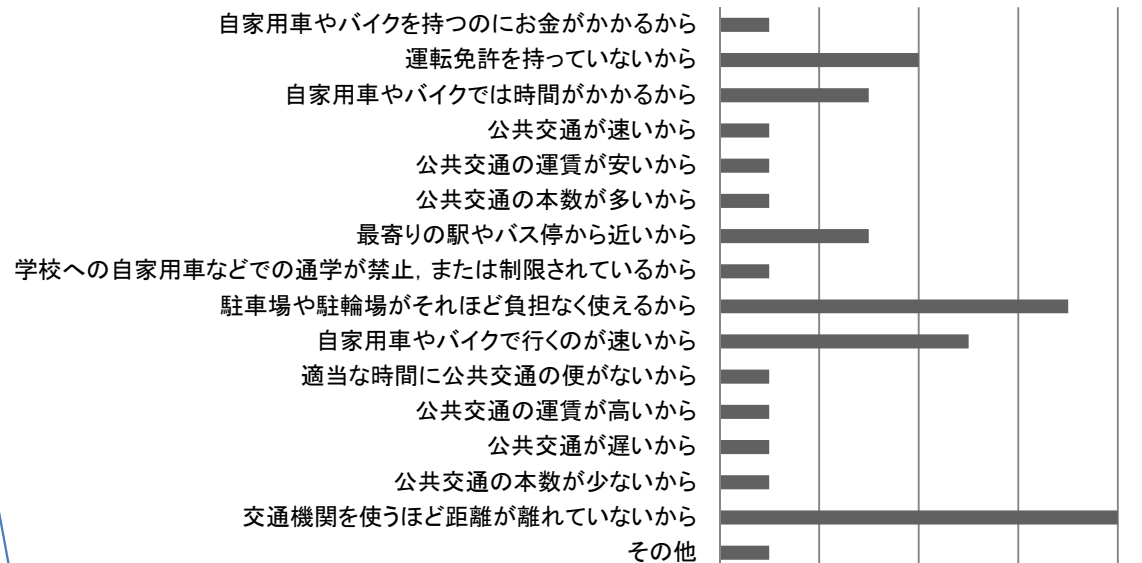
* 地方都市DID人口率50%以上:11人

下宿生94%



(図23)現在の通学手段
(公共交通分担率0~7.5%)N=23(18人)

50%未満:7人



(図24)交通機関の手段選択理由(公共交通分担率0~7.5%)
複数回答可N=40(18人)

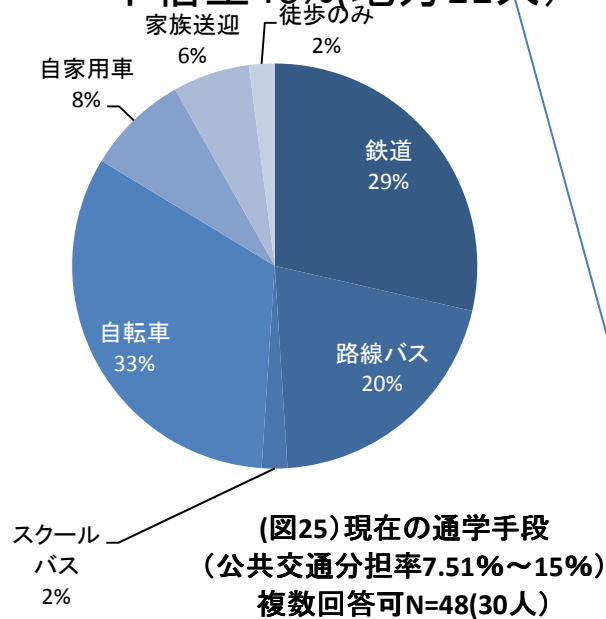
- 地方都市の大学は交通便利性の問題から、通学圏が狭く、下宿生が多い。
→自転車やバス、バイクが圧倒的
- 公共交通通学のデメリットの回答以上は少ないが、自家用車やバイクでの通学のメリットに関する回答が多く、そもそも最初から公共交通の利用を検討していないのではないか。
- しかし、下宿生であっても、通学に公共交通や自家用車を使っているという回答も一定数あり、買い物先や娯楽に限られる地方都市が多いため、大学の場所だけではなく、日常生活での移動のバランスを考え、住居選択をしているとも考えられる。

[2]公共交通分担率7.5~15%

* 8大都市圏郊外都市:10人

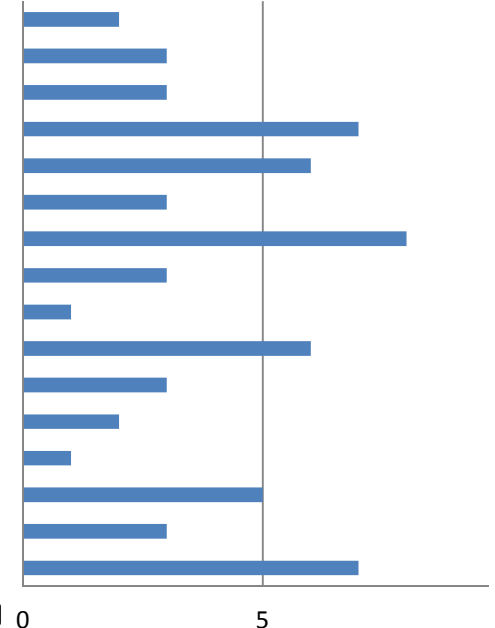
DID人口率50%以上地方都市:17人

下宿生46%(地方11人)



50%未満:3人

- 自家用車やバイクを持つのにお金がかかるから
- 運転免許を持っていないから
- 自家用車やバイクでは時間がかかるから
- 公共交通が速いから
- 公共交通の運賃が安いから
- 公共交通の本数が多いから
- 最寄りの駅やバス停から近いから
- 学校への自家用車などでの通学が禁止、または制限されているから
- スクールバスが便利だから
- 駐車場や駐輪場がそれほど負担なく使えるから
- 適当な時間に公共交通の便がないから
- 公共交通の運賃が高いから
- 公共交通が遅いから
- 公共交通の本数が少ないから
- 最寄りの駅やバス停から遠いから
- 交通機関を使うほど距離が離れていないから



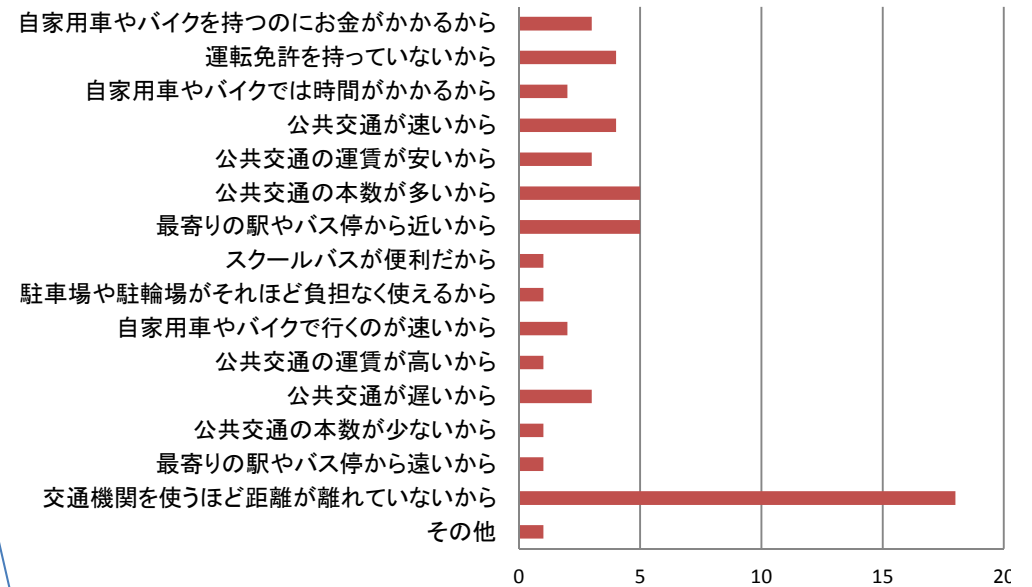
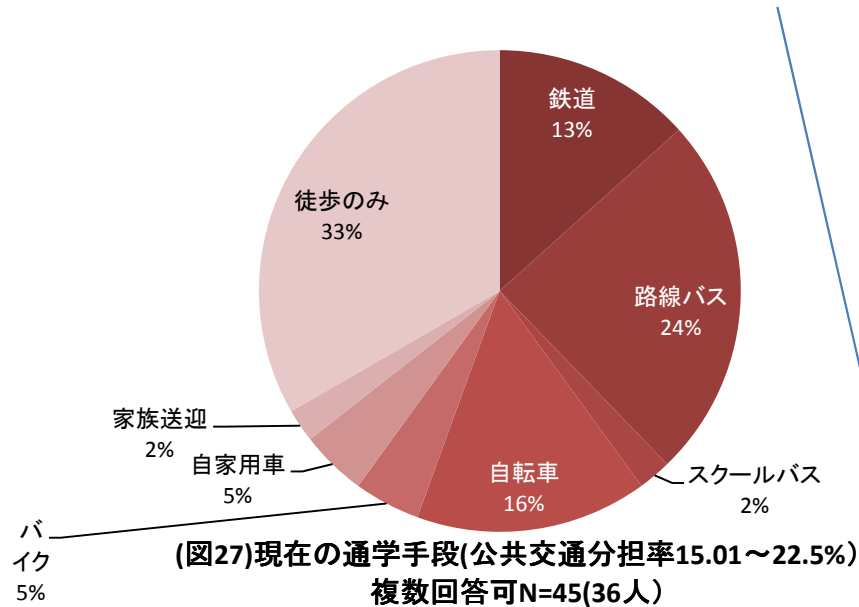
- 地方県庁所在地が多く、大学も多く立地していると考えられるが、交通の利便性が低いから、通学圏が狭くなる地方都市では下宿生が多い。
→通学手段は自転車が多くなる
- 一方大都市圏郊外都市ではほとんどが自宅生であるので公共交通機関の利用が多い
→高校より通学圏の広いことや、学校数の違いなどが大きく影響
- 地方県庁所在地レベルでは、大学は都心にあることも多く、自家用車規制も一定程度働き、また自家用車やバイクを使っでの通学によるデメリットも顕在化している。
- 一方、本数など、公共交通への基本的なニーズも満たされていないとする回答も多い。

[3]公共交通分担率15.01~22.5%

* 8大都市圏中心都市:2人

8大都市圏郊外都市:34人

下宿率83%

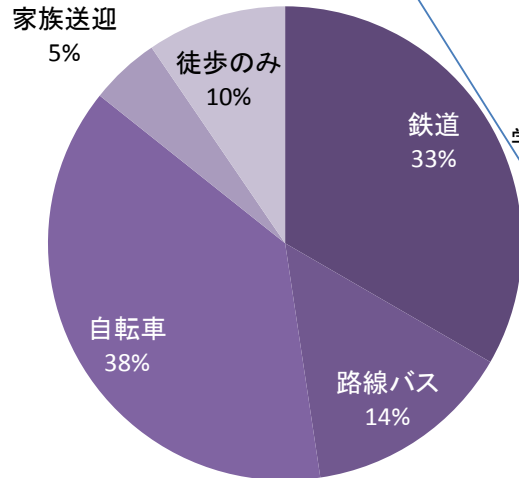


- 特定の大学の下宿生が(熊谷市)多く回答しているため、あくまで参考値である。
- ほとんどが、自動車社会が進展している郊外なので、自動車利用の規制はあまり行われていないと考えられる。
- 他のグループでも同様であるが、下宿生には「自転車とバス」の併用が多く見受けられる→天候によって使い分けている可能性あり

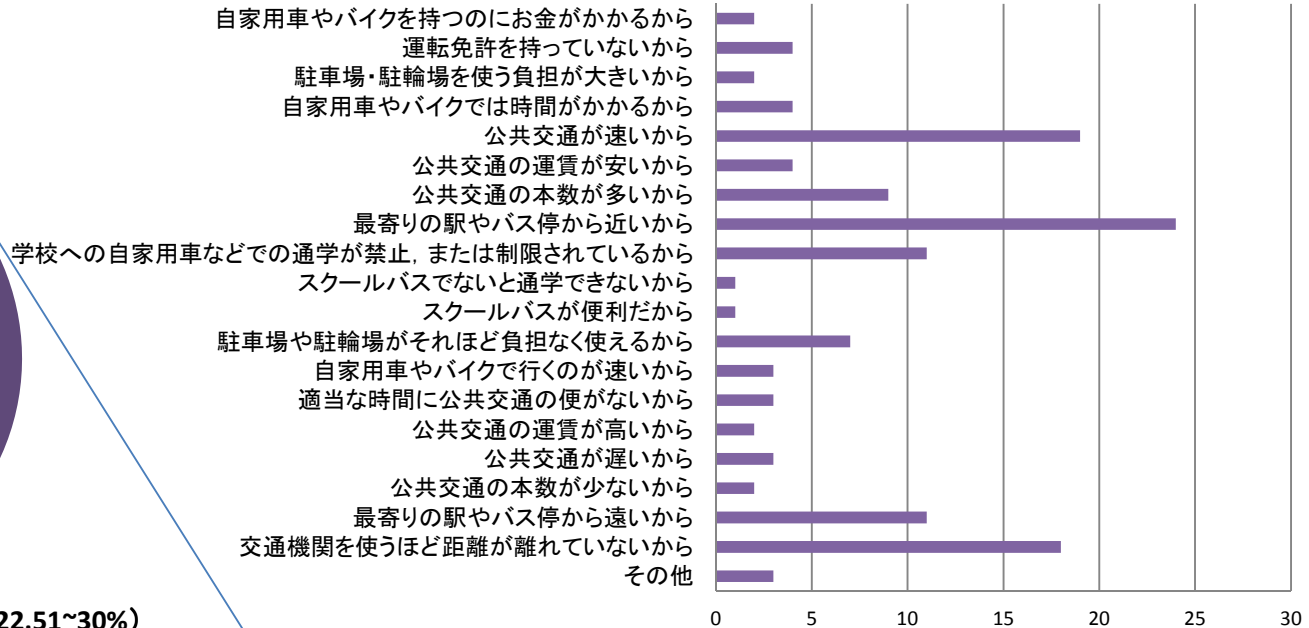
4. 公共交通分担率(22.51~30.00%)

* 8大都市圏中心都市:9人 8大都市圏郊外都市:6人

下宿率53%



(図29)現在の通学手段(公共交通分担率22.51~30%)
複数回答可N=21(16人)



(図30)交通機関の手段選択理由
(公共交通分担率22.51~30%)
複数回答可N=20(16人)

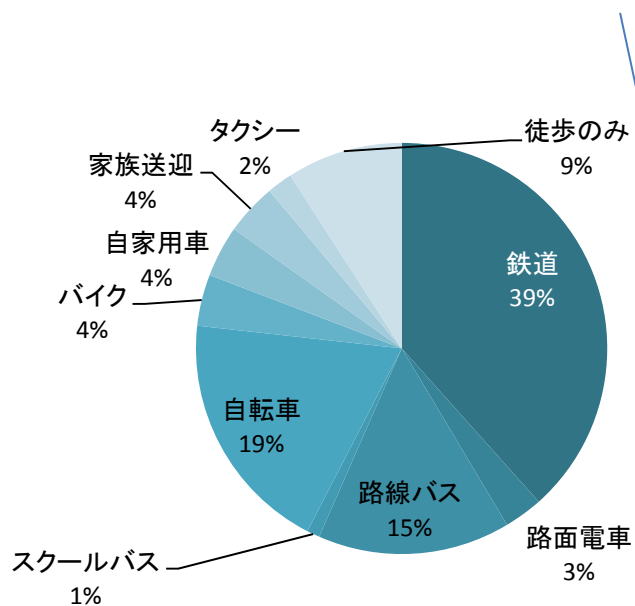
- 自宅生もこれまでと比較して多く、8大都市圏では通学圏が広いと考えられる。
- 大学都市京都市の一部の区が含まれており、下宿生の比率を押し上げている。
- 中心都市では自家用車などでの通学規制が設定されている大学が多い。

5. 公共交通分担率(30.01%~37.5%)

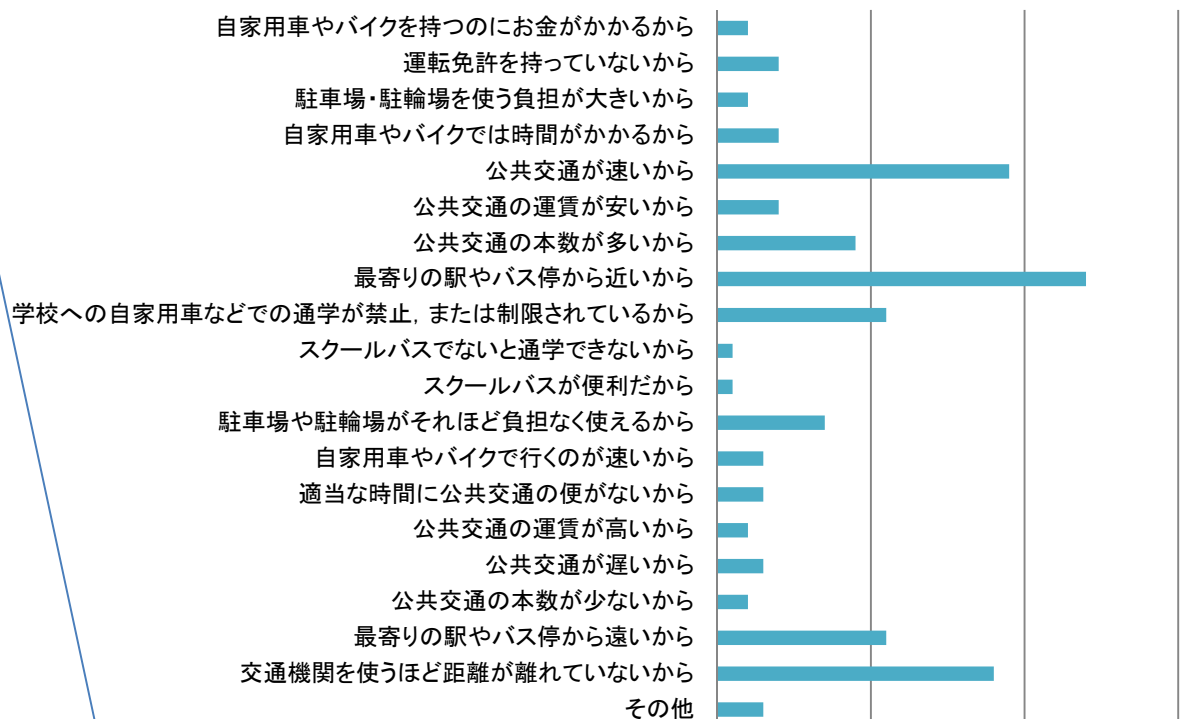
* 8大都市圏中心都市:49人 3大都市圏郊外都市:19人

DID人口率50%以上地方都市:1人

下宿率36%



(図31)現在の通学手段
(公共交通分担率30.01~37.5%)
複数回答可N=99(69人)



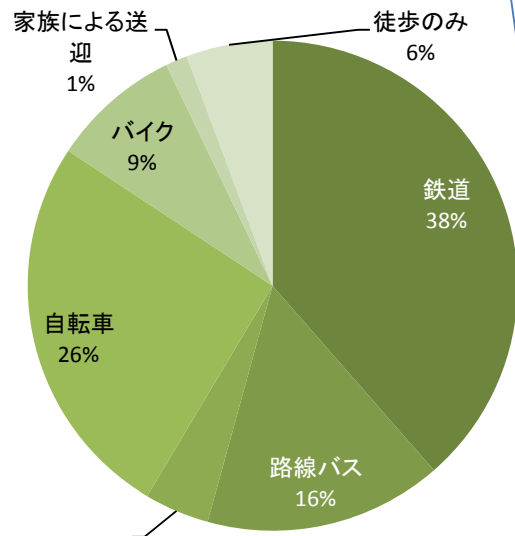
(図32)交通機関の手段選択理由
(公共交通分担率30.01%~37.5%)
複数回答可N=99(69人)

- 全国有数の大学都市である京都市を含むため、全国から多くの学生を集めてきており下宿生の比率も比較的高くなっている。
- 公共交通を利用するメリットについての回答が顕在化しており、公共交通のレベルは全体として、大学生の期待に応えられているといえる。

[6]公共交通分担率37.51~45%

* 首都圏・近畿圏中心都市:8人
下宿率35%

首都圏・近畿圏郊外都市:35人



(図33)現在の通学手段
(公共交通分担率37.51%~45%)
複数回答可N=70(43人)

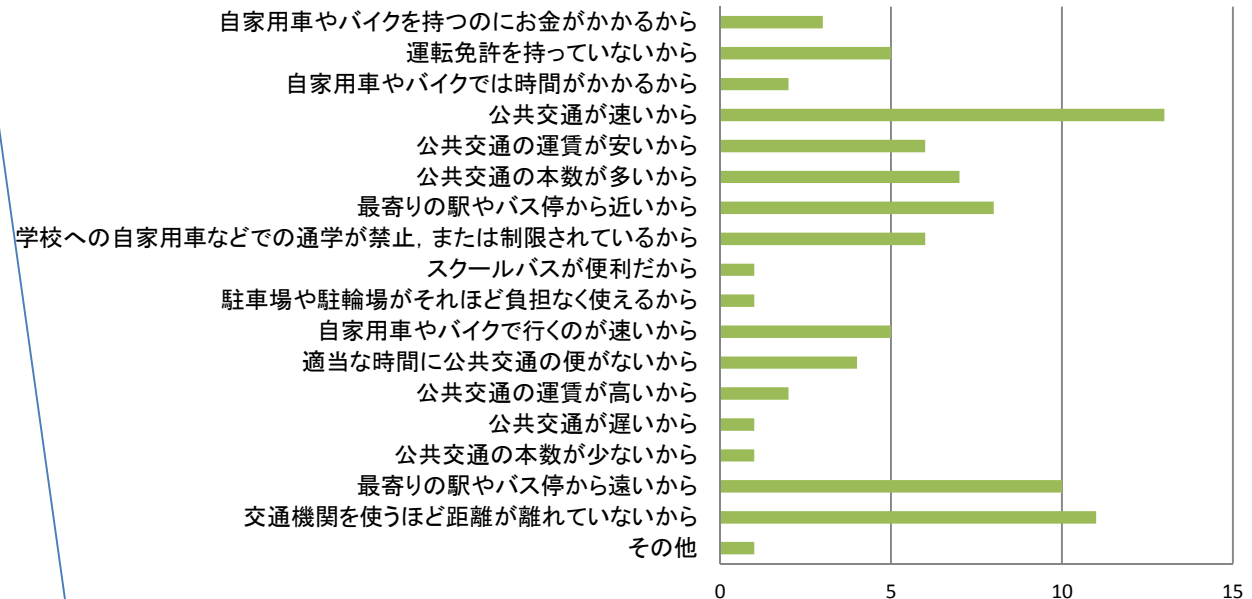


図34交通機関の手段選択理由
(公共交通分担率37.51%~45%)
複数回答可N=87(43人)

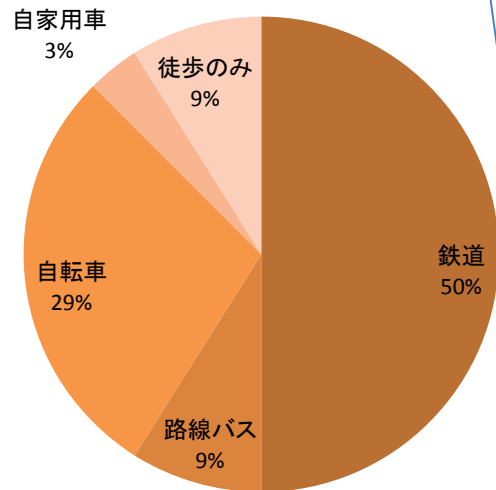
- 郊外都市が多いため、長距離通学が多くなり、速達性によるメリットを挙げる人が多い。
- 周辺に大学の多い大阪・箕面市の下宿生が多く回答しているため、下宿生の比率を押し上げている。
- バイク通学も一定程度あり、また、自家用車、バイク通学のメリットの回答も多く、大都市圏の場合、郊外に複数のキャンパスがある場合も多く、郊外の相互間移動に便利であるということも考えられる。

[7]公共交通分担率45.01%~52.5%

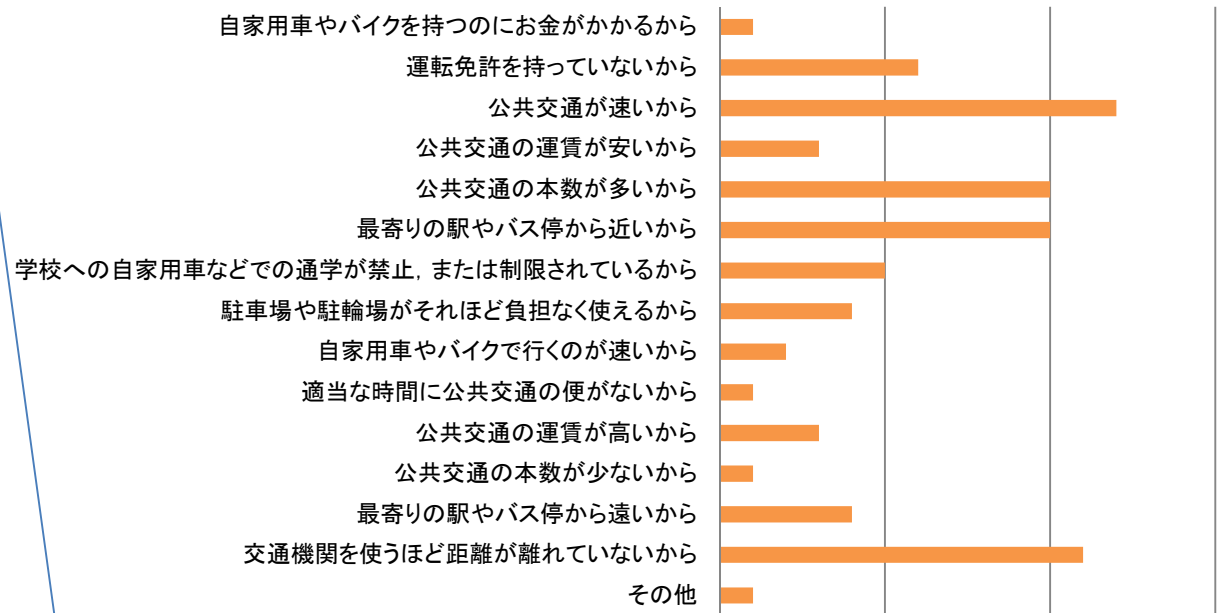
* 首都圏・近畿圏中心都市:15人

首都圏・近畿圏郊外都市:25人

下宿率30%



(図34)現在の通学手段
(公共交通分担率45.01%~52.5%)
複数回答可N=56(40人)

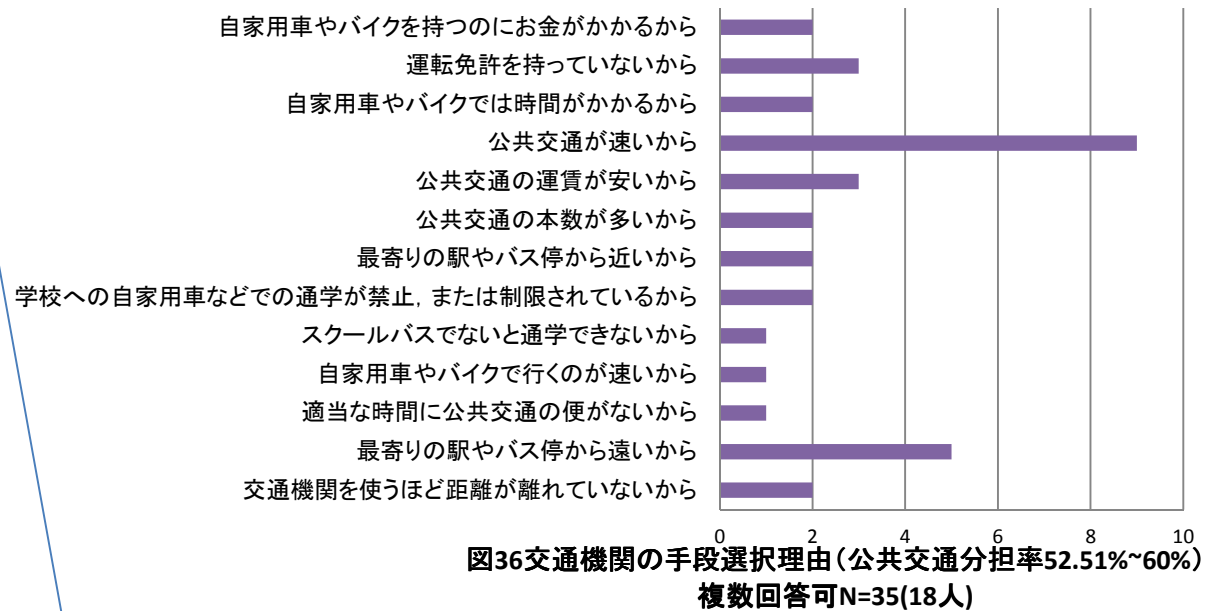
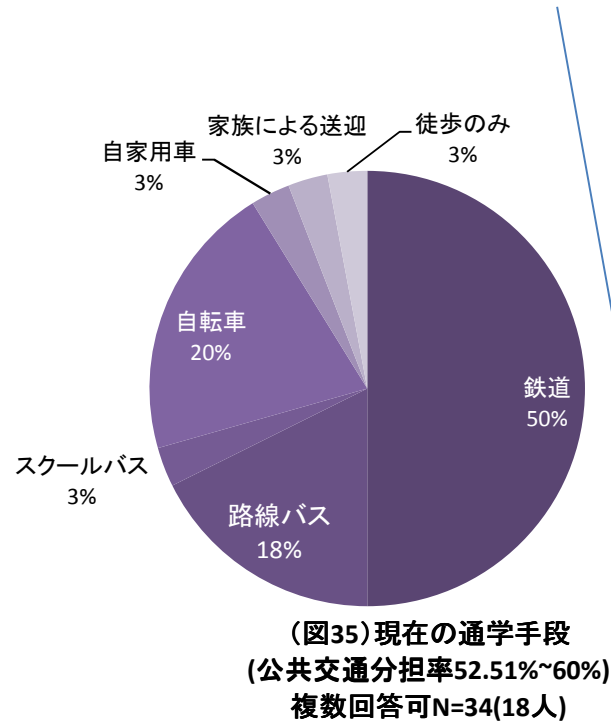


(図35)交通機関の手段選択理由(公共交通分担率45.01%~52.5%)
複数回答可N=56(40人)

- [6]と同様に近畿圏で大学の多い豊中市や吹田市があり、下宿生の比率も高くなっている。
- 郊外都市も多く、速達性によるメリットを挙げる人も多い。

[8]公共交通分担率52.51~60%
 * 首都圏・近畿圏中心都市:6人
 下宿率16%

首都圏・近畿圏郊外都市:12人

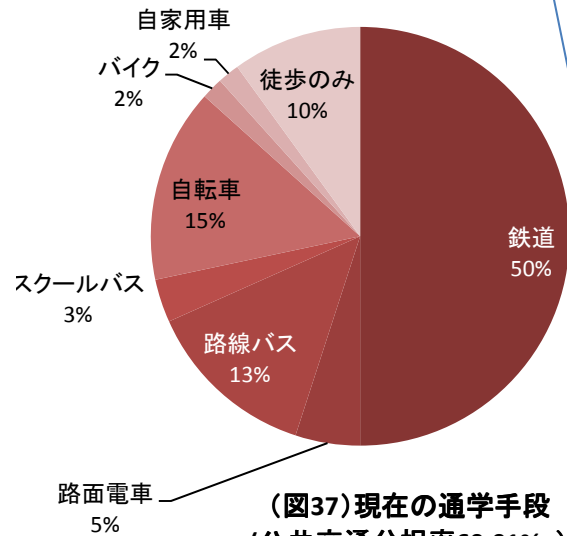


- 首都圏の回答がほとんどであり、住宅都市(都心から20km程度離れた)の回答が多いために速達性を重視する回答もかなり多くなっている。
- このグループの回答者はほとんどが地元出身者のため下宿率は低くなっている。

[9]公共交通分担率60.01%~

* 首都圏中心都市:36人

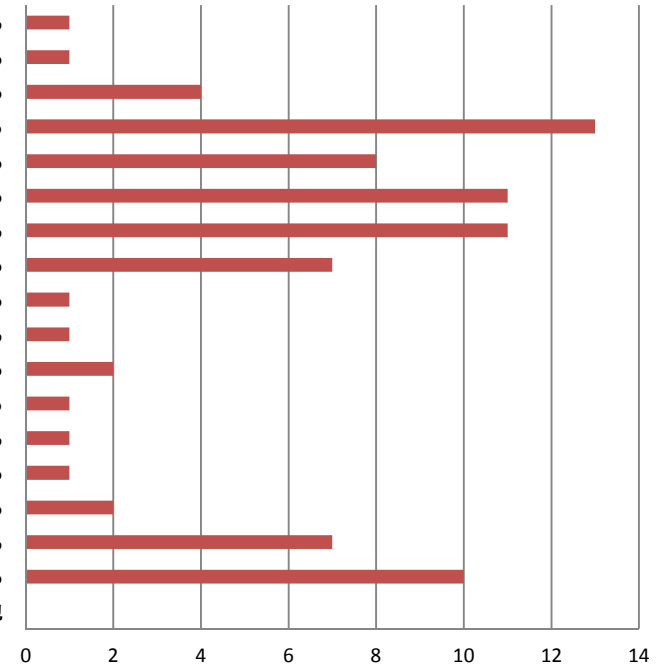
下宿率37%



(図37)現在の通学手段
(公共交通分担率60.01%~)
複数回答可N=60(39人)

首都圏郊外都市:3人

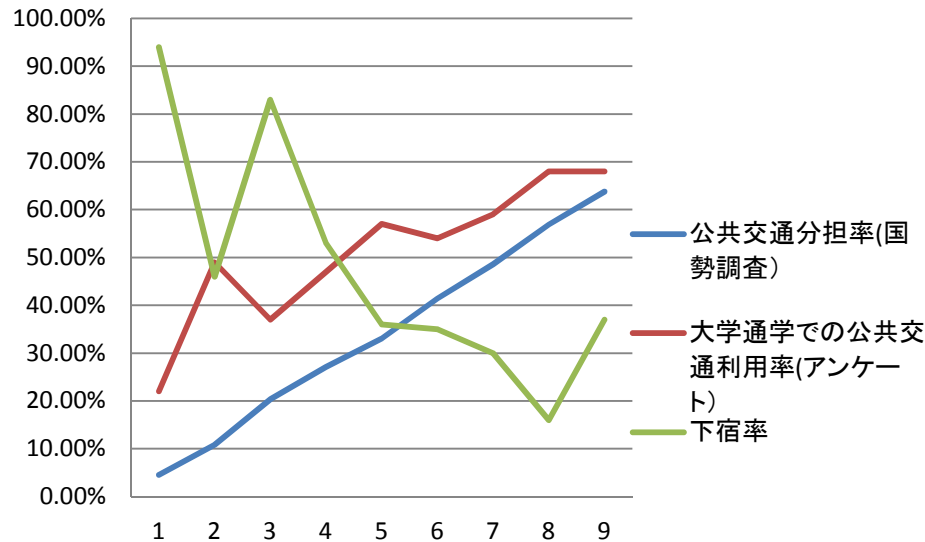
- 自家用車やバイクを持つのにお金がかかるから
- 運転免許を持っていないから
- 駐車場・駐輪場を使う負担が大きいから
- 公共交通が速いから
- 公共交通の運賃が安いから
- 公共交通の本数が多いから
- 最寄りの駅やバス停から近いから
- 学校への自家用車などでの通学が禁止、または制限されているから
- スクールバスでないと通学できないから
- スクールバスが便利だから
- 駐車場や駐輪場がそれほど負担なく使えるから
- 自家用車やバイクで行くのが速いから
- 適当な時間に公共交通の便がないから
- 公共交通の運賃が高いから
- 公共交通の本数が少ないから
- 最寄りの駅やバス停から遠いから
- 交通機関を使うほど距離が離れていないから
- その他



(図38)交通機関の手段選択理由(公共交通分担率60.01%~)
複数回答可N=82(39人)

- 大都市圏であり、通学圏は広いが、一方で都心部には全国的に有名で、全国の広範囲から学生を集めてくる大学も多く、下宿生の数も比較的多くなっていると考えられる。
- 東京都心部では、これまで見られなかった「駐車場のコスト」という回答もみられるようになってきている。
- 下宿生であっても、多くの学生(15人中8人)が公共交通を利用しており、一人住まいであっても、必ずしも大学近傍の条件の良い場所に住めるわけではないという都心特有の事情が推測される。

大学生の通学は生活スタイル，大学の立地の影響を大きく受ける



「都内大学へ電車通学 高校生へPR、県が要請
山梨の自宅から」(山梨日日新聞)

県交通政策課は、首都圏の大学へ進学を志望する国中地域の高校生に、JR中央線を利用した自宅通学の選択肢があることを伝えるよう、高校の教員に呼び掛けた。中央線の利用を促すとともに、県内の定住人口維持につなげようと、24日に甲府市内で開かれた公私立高校の進路指導主事が集まった会議でPRした。

(図39)大学通学における公共交通利用率との関係

- 下宿率の高低が通学における公共交通の利用率とおおむね反比例の関係にあるが、その傾向は地方都市の多いランクになるほど強くなっている。

→地方では、交通利便性の問題から、通学可能地域が狭くなっており、広域的な公共交通の利便性向上を図ることにより、自宅通学の学生を増やすことで、公共交通利用率の向上を図ることができると考える。また、都市部への若年層の流出を防ぐ効果もあるのではないか。

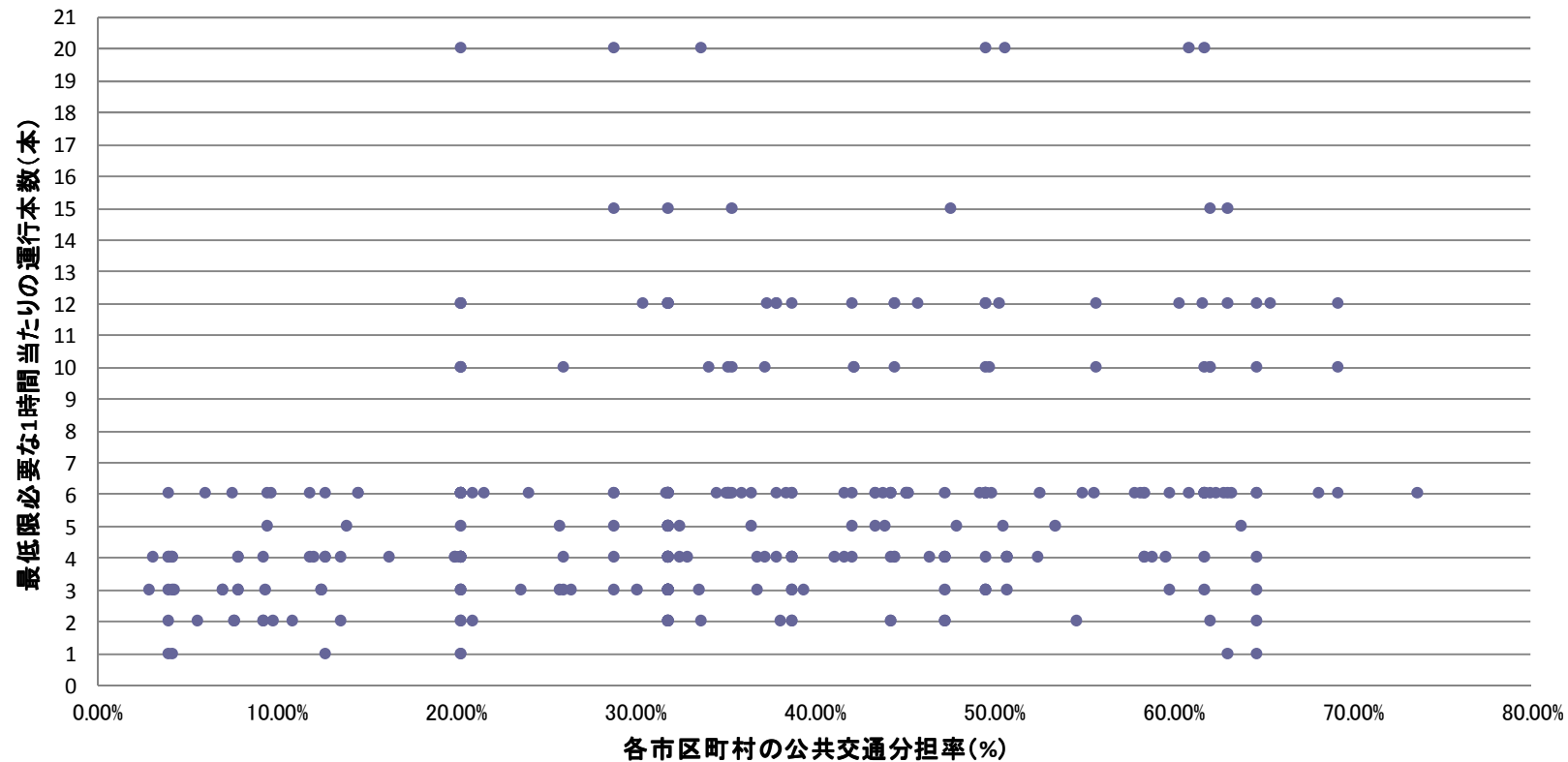
又、経済状況の厳しい家庭にとれば、自宅通学が可能になることで、大学進学負担が軽減されるというメリットもある。

- 高校生ほどではないが、大学通学の利用率は、交通機関を使わなくてもよい下宿生が多いにもかかわらず、全体の分担率よりも高い

→大学生の公共交通指向はかなり高く、特に地方では公共交通を支える重要な層である

公共交通に対する不満・必要な本数・活性化のアイデア...

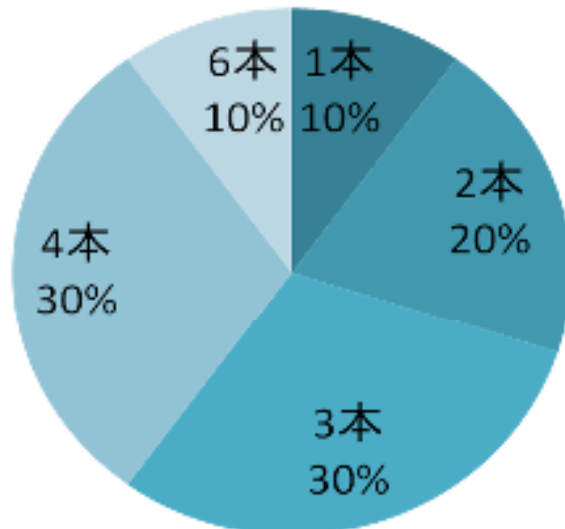
公共交通に対する学生のニーズとは
(都市圏レベルごとに分析)



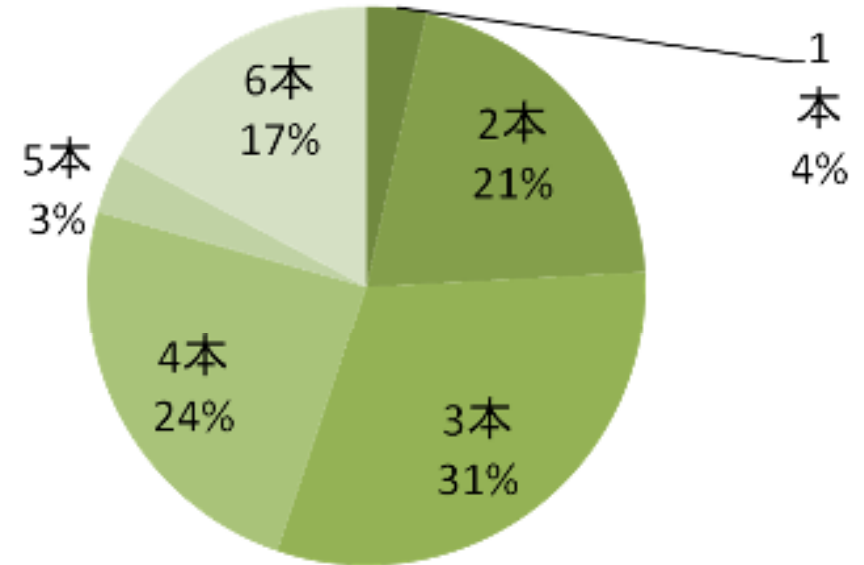
(図40) 現住地における公共交通分担率(国勢調査)と必要とする運行本数の関係

- 分担率が20%を超えてくると、毎時10本以上の非常に多い本数の回答も散見される→日頃使っている交通機関の本数のレベルに大きく左右される。
- 全体としては、分担率の高低にかかわらず、毎時3~6本(10~20分に1本)程度が最低限必要であるということがおおむね一致している。

学生が考える最低限のフリークエンシーサービスとは～地方都市編～



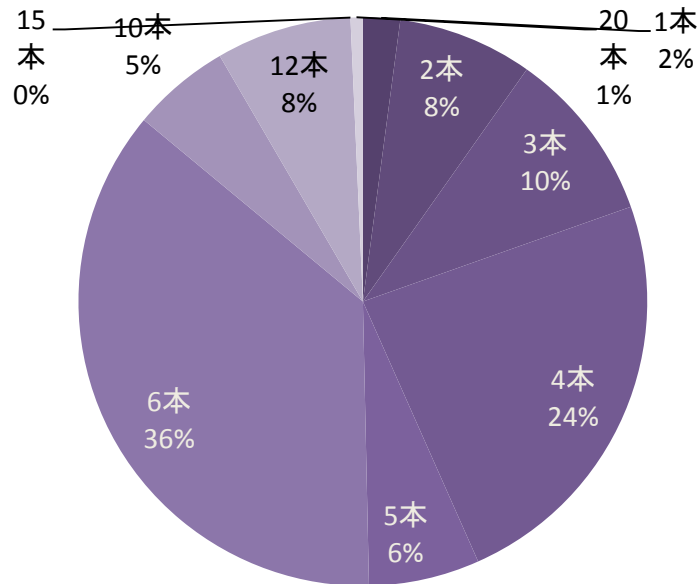
(図41)最低限必要な運行本数
地方都市DID人口50%未満(n=10)



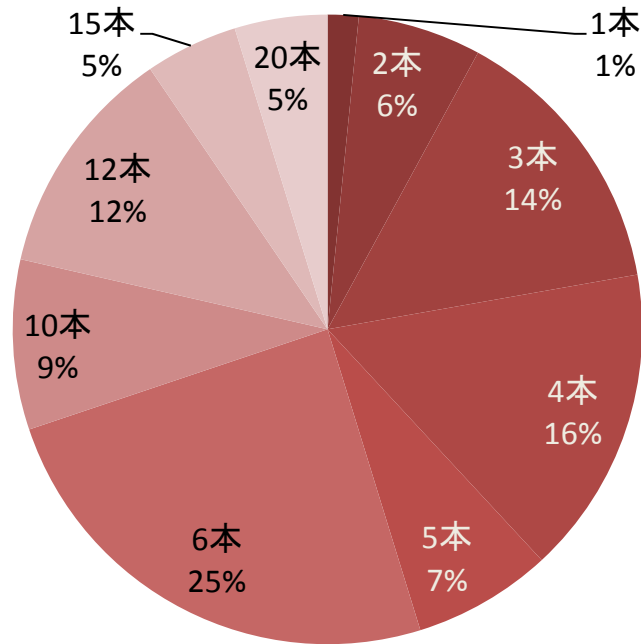
(図42)最低限必要な運行本数
地方都市DID人口50%以上(n=29)

- 毎時3～4本の運転を最低限必要であると考えている人が多い。
一方で、地方でも県庁所在地レベルでは路面電車などが高頻度で運行していることもあり、毎時6本程度を求める人も少なくなく、反面、毎時1～2本で十分と考える回答も多く、振れ幅が大きい。
→普段自らが使っている交通手段の運行頻度に大きく影響されているといえる。

学生が求めるフリークエンシーサービスの水準とは～大都市圏編～



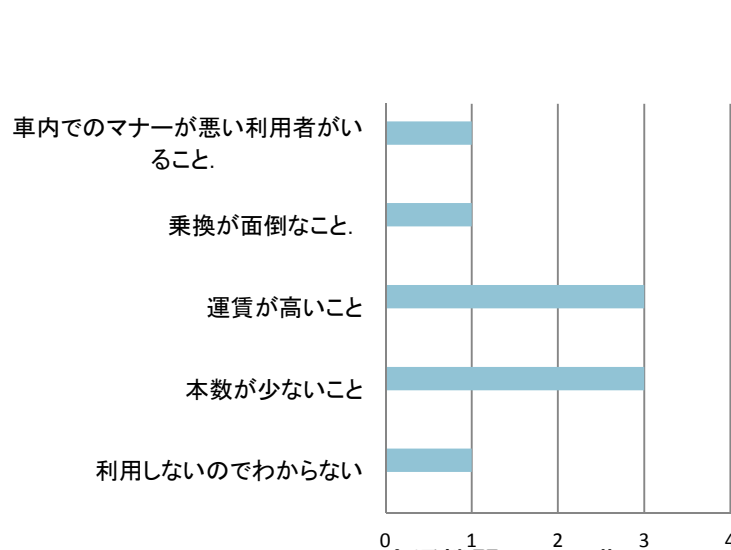
(図43)最低限必要とする1時間当たりの本数
八大都市圏郊外部(N=143)



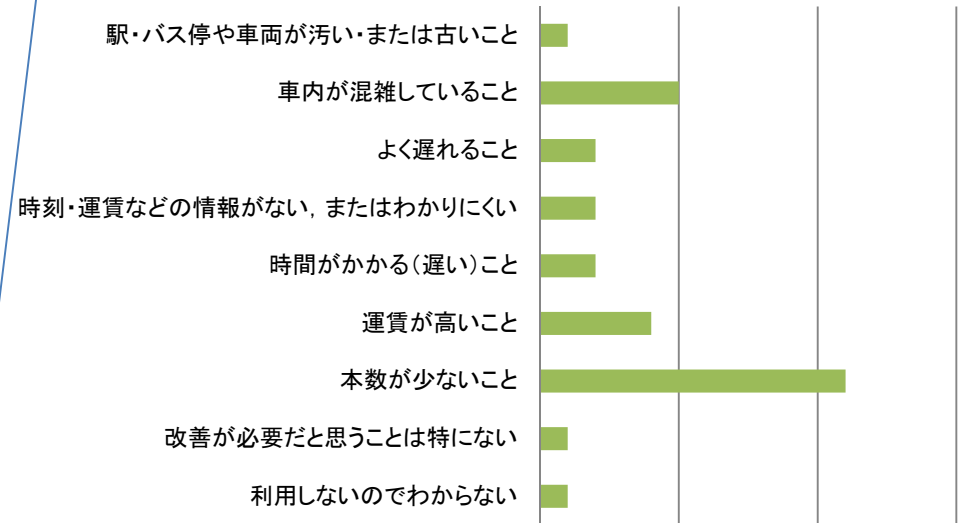
(図44)最低限必要とする1時間当たりの本数
八大都市圏中心市(N=126)

- 地方都市の学生との意識の差が一目瞭然である。
大都市圏では、身近な交通機関の運行頻度が高いため、その運行頻度が当たり前となっている人が多いと考えられ、5～10分に一本程度の運行本数を求めている人が多い。
- 一方で、地方都市と同じく、毎時3～4本という回答も多く、全国レベルで最低限確保されなければならない本数を考えるなら、毎時3～4本となる。

公共交通への不満～地方都市編～



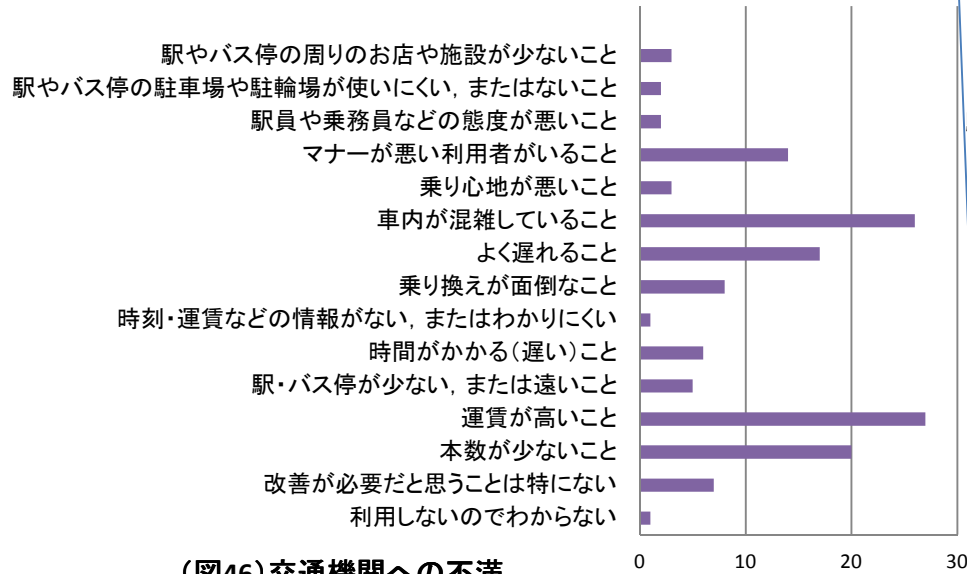
(図45)交通機関への不満
(地方都市DID人口比率50%未満)
N=10



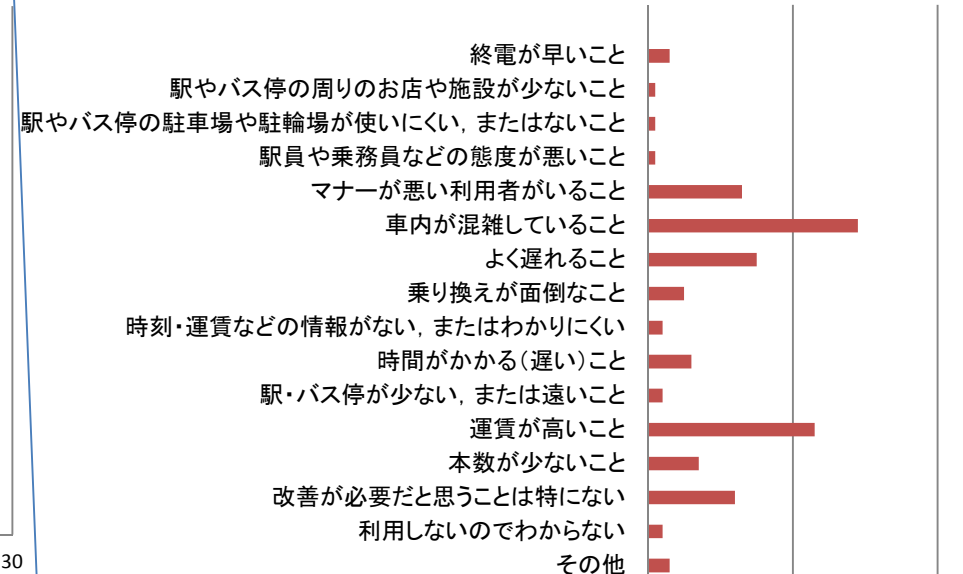
(図46)交通機関への不満
(地方都市 DID人口比率50%以上)
N=29

- 不満の種類が限られている反面,「運賃の高さ」や「本数が少ない」といった基本的なサービス水準が満たされていないことが分かる。
 - 県庁所在地レベルの都市も多いDID人口比率50%以上の都市では混雑に対しての不満も大きく,昨今の地方都市圏線区での列車の短編成化による積み残しが多く報じられている状況とリンクしている。
- 列車やバスの本数が限られる地方線区では利用者にとっては非常に重要な問題である。

公共交通への不満~大都市圏編~



(図46) 交通機関への不満
(8大都市圏郊外部)
N=143



(図47) 交通機関への不満
(8大都市圏中心市)N=129

- 本数や運賃といった基本的なニーズは、都市規模が大きくなるほどある程度は満たされており、利用者の不満が多様化している。
- ただ、運賃に関しては、地方と比較して低廉な事業者が多いのにも関わらず、相変わらず不満が大きいのは、よく使う路線の運賃とそれより安い運賃を、事業者同士の競争環境が激しい都会であればあるほど比較しやすくなり、相対的に高さを感じてしまうためではないかと推測される。

まとめ・今後の課題

- 高校生・大学生ともに、公共交通の通学における利用率は、全体の分担率よりも高く、特に地方では、公共交通を維持していく上では重要な役割を担っている。
- しかし、高校通学で触れた大隅半島のように、学生が公共交通を利用するのが当たり前である我が国の中でも、極めて例外的にそうではない地域があることが分かった。

→ほかにそのような地域がないか確認し、そのような地域にはどのような共通点があるのかを探っていくことを今後の課題としたい。

- 出身地別(高校時代)の分析では、出身地がある程度バラけたので、それなりに信頼に足る分析ができたと考えるが、現住地(大学生)の分析では、回答した学生がある特定の大学に多数在籍しているような状況となり、かなり偏ってしまったため、あくまで参考程度の分析しかできなかった。

→webアンケートの短所を踏まえて、全国をある程度網羅した、アンケートの再収集が必要である。

- 求めるサービスの水準には、地方と大都市圏では差があるが、特に地方においては、本数や運賃といった基本的なニーズが満たされていないことで、公共交通利用が少なくなっていることが分かった。

→地方において公共交通のサービス水準が高い都市と低い都市を比較し、その差が生じる要因はどこにあるのか、またその水準の差によって、具体的に人々の交通行動にどのような差が生じているのかを考えていくことを今後の課題としたい。