

バス利用等総合対策調査事業社会実験結果概要

パーク・アンド・バスライド社会実験

常磐地区の移動手段の確保に関する社会実験

福島県いわき市

目 次

〇市の位置・地勢

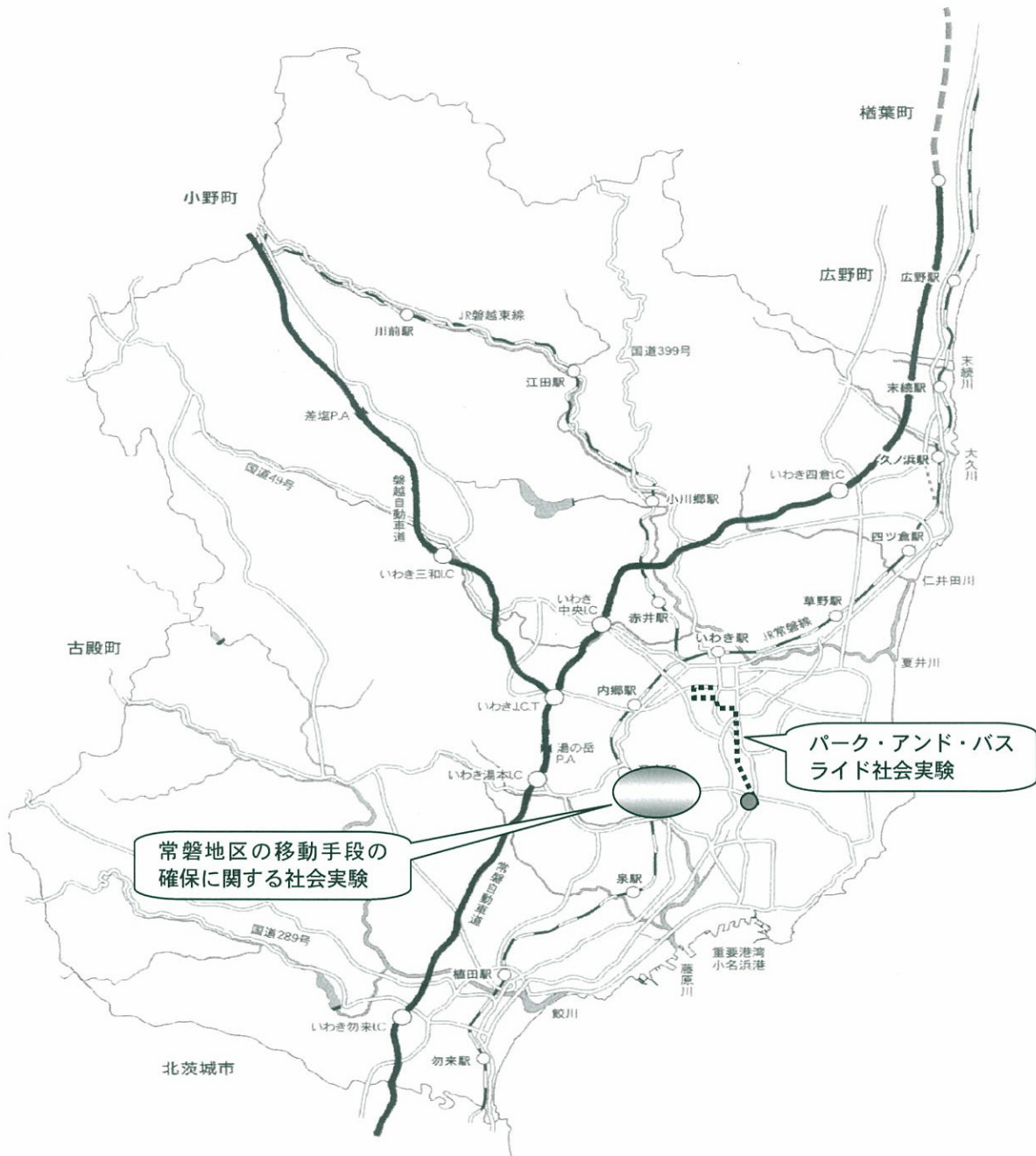
1	パーク・アンド・バスライド社会実験	1
(1)	目的	1
(2)	実験概要	1
(3)	結果概要	2
(4)	今後の取り組み	5
2	常磐地区の移動手段の確保に関する社会実験	6
(1)	目的	6
(2)	実験概要	6
(3)	結果概要	7
(4)	今後の取り組み	10



○市の位置・地勢

いわき市は福島県の南東端に位置し、南端は茨城県に接している。東は太平洋に面しているため、寒暖の差が比較的少なく、気候に恵まれた地域
市の広さは、1,231.34平方キロメートルと、市としては日本でも有数の面積(シンガポールの2倍)

人口 354,122人
世帯 128,775世帯
(平成18年1月1日現在)



バス利用等総合対策調査事業社会実験結果概要

1 パーク・アンド・バスライド社会実験

(1) 目的

マイカーからバス利用への転換により、渋滞緩和や沿線環境の向上、バス利用の促進を図り、人と環境にやさしい交通の形成を目指すもの。

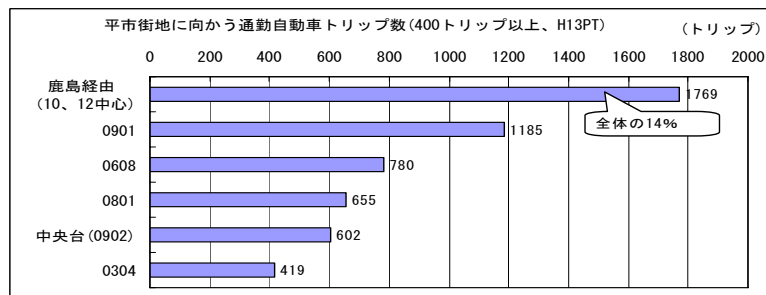
パーク・アンド・バスライドは、自動車の「ドアツードアにアクセスできる機能」とバスの「大量の需要を迅速に輸送できる機能」を組み合わせることで、新しい形の利便性を生み出し、広域分散型の本市において効果が期待できる。また、パーク・アンド・バスライドの利便性を高めるため、通勤快速バスの運行や郊外の商業施設等の協力による安価な駐車場の提供の可能性についても検討する。

(2) 実験概要

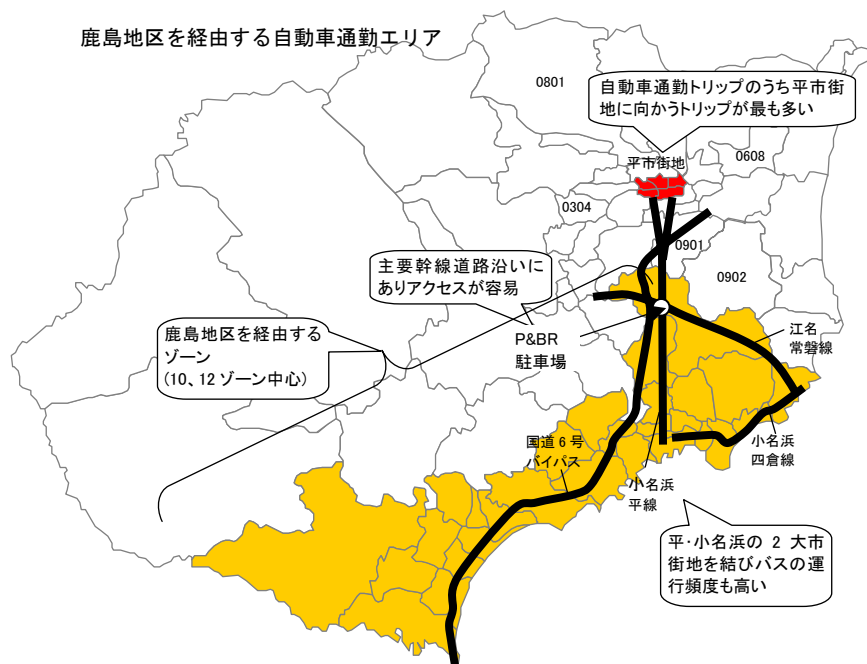
① 実施地域 鹿島地区(米田・走熊・久保周辺)～平市街地(中心市街地)

[選定理由]

- ・自動車通勤トリップ数の最も多い地域であることから、潜在需要を見込む
- ・大規模な駐車場を有する店舗が多く、利用可能な駐車場の確保が容易
- ・路線バスの運行頻度が高く利便性が高い



鹿島地区を経由する自動車通勤エリア



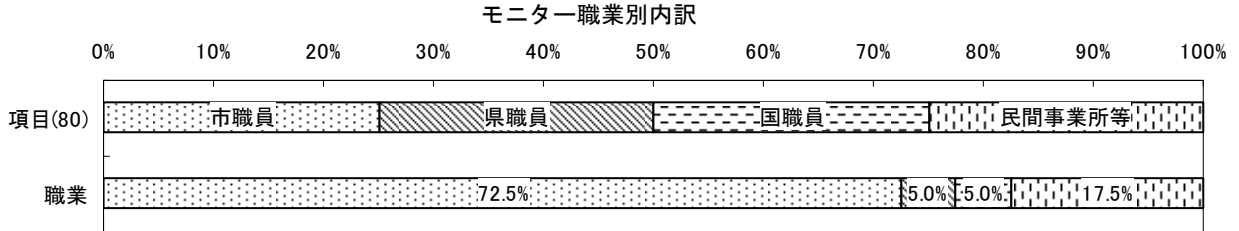
② 実施期間 11月21日(月)、22日(火)、24日(木)、25日(金)の4日間

③ 実施内容

運行内容	<p>通勤快速バスの運行</p> <p>朝2便 久保入口 7:40 発 → いわき駅前 8:10 着 久保入口 7:55 発 → いわき駅前 8:25 着</p> <p>夕1便 いわき駅前 18:10 発 → 久保入口 18:40 着</p> <p>【停車バス停】</p> <p>鹿島地区：久保入口、鹿島SC、鹿島小前、米田入口 平市街地：菱川町、中央公園前、本庁舎前、合同庁舎前、堂の前 平中町、平南町、いわき駅前</p> <p>※帰りは快速バス以外に一般路線バスにも乗車可能</p>
駐車場	<p>せきのホール鹿島(葬祭場)、マルカワ(カジュアル衣料)、鹿島SC(ショッピングセンター)、丸ほん(家具)、住友林業(住宅販売)、エル・トマ/ラ・パセオ(飲食)、アンゼン(ホームセンター)</p>
参加費用	<p>駐車場代・バス代とも無料</p>
その他	<p>通勤快速バスの燃料は、市内で使われた食用油を市内企業が再生処理して作られた環境にやさしいバイオディーゼルを使用</p>

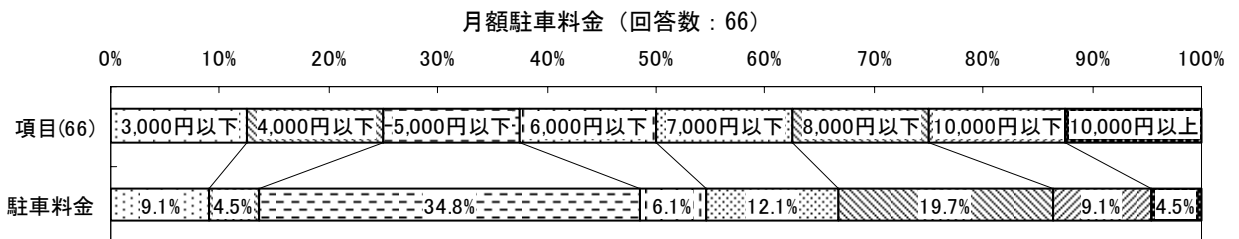
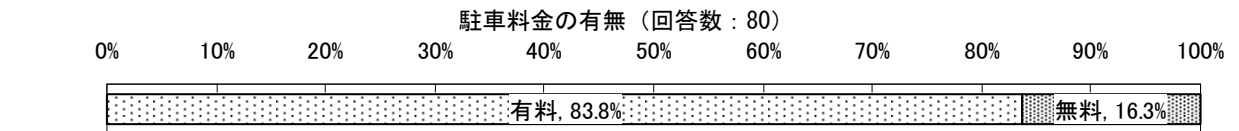
(3) 結果概要 (モニターアンケートより集計)

① モニター 平市街地へのマイカー通勤者 80名 (約7割は市職員)



② モニターの普段の利用駐車場

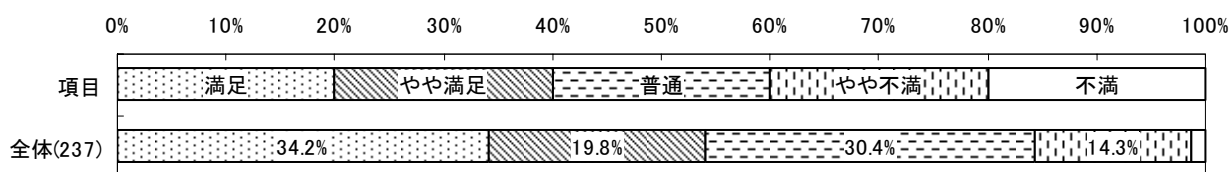
・有料駐車場利用者が全体の8割強を占め、うち月額駐車料金は4,000円～5,000円が中心となっており、平均で月額6,246円



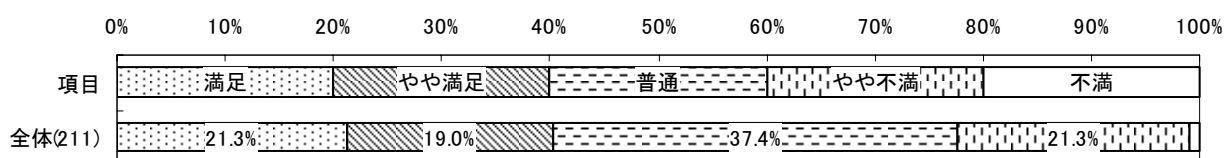
③ モニターの評価

- ・バスの運行時間帯については、「満足」「やや満足」をあわせ、出勤時は5割強、退勤時は4割強と高い評価を受けている。
- ・また、所要時間については、出・退勤時とも概ね40分未満で運行できたことから高い評価を受けており、特に出勤時は遅れを予想していたのか、「満足」「やや満足」をあわせ約7割が満足を感じている。

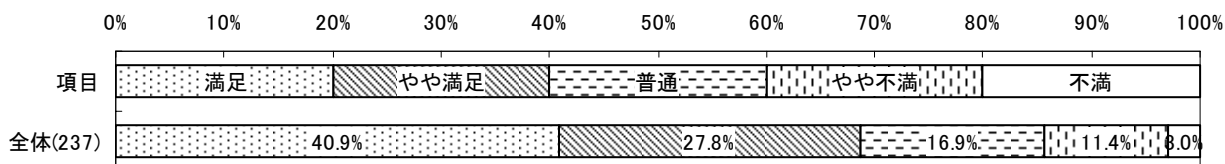
バス運行時間帯満足度(出勤時)



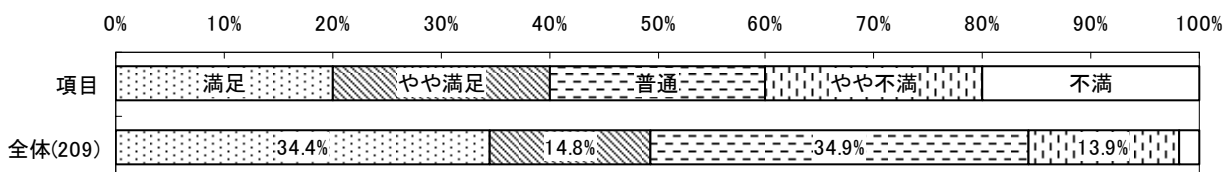
バス運行時間帯満足度(退勤時)



バス所要時間(出勤時)



バス所要時間(退勤時)

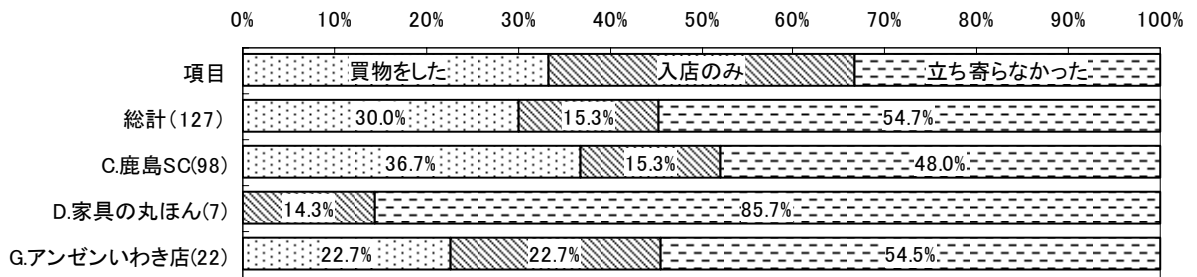


④ 実験実施による効果

・渋滞緩和効果は見られなかった。これはモニターが80名と少なかったこと、モニターの居住地が分散していたこと、同方向への通勤経路が複数あることなどが要因と思われる。

・一方、退勤時、駐車店舗で買物をした人が3割、ウィンドショッピングをした人が1割強と駐車店舗への効果が見られた。

駐車店舗での買物等の実施状況

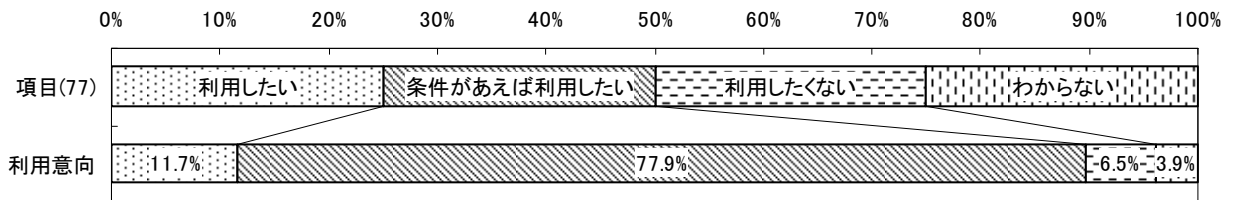


⑤ 本格実施時の利用意向

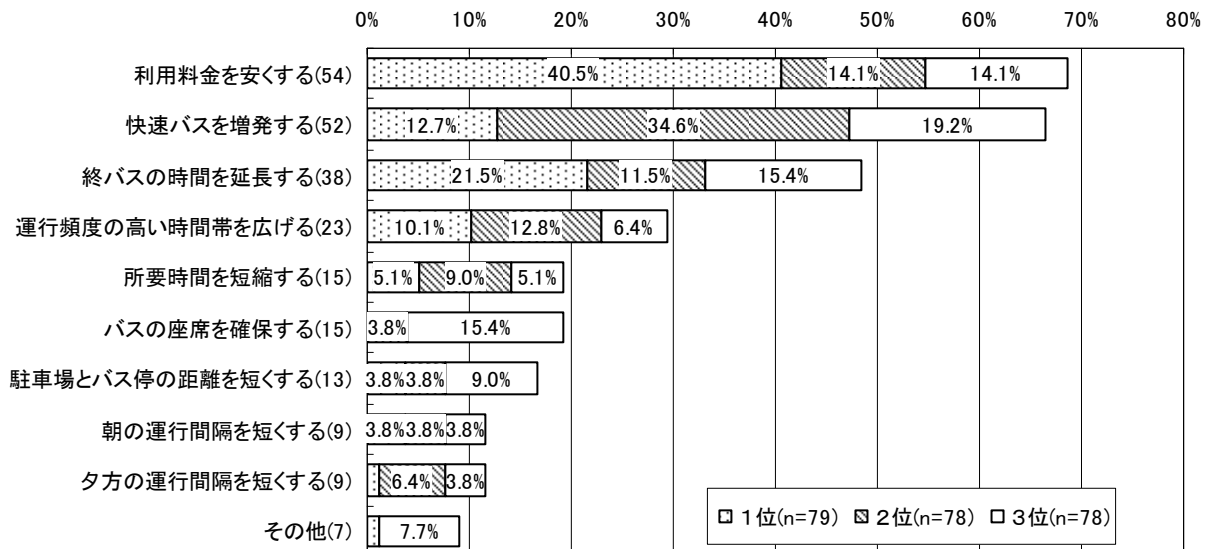
・「利用したい」が1割強、「条件があれば利用したい」が約8割であり、利用意向は高いものと考えられる。

・なお、本格実施時の重要な条件として、「利用料金を安く」「快速バスの増発」とする意見が多く、低廉かつ高頻度のサービスの提供を求める声が高い傾向にある。

本格実施時の利用意向



本格実施時の重要な条件（複数回答）



(4) 今後の取り組み

モニターからは高評価を得たが、今後、本格実施に向け、モニターアンケートの分析等を通し、問題点・課題を明らかにするとともに、改善策を検討し、交通事業者とともに、なお一層の公共交通施策の推進を目指す。

2 常磐地区の移動手段の確保に関する社会実験

(1) 目的

高齢化社会においては、マイカーに頼らない移動手段の確保が重要になる。しかし、バスなどの公共交通は利用者の減少などによって、採算の確保が難しく、運行本数が減少したり、路線が廃止されている。そのため社会実験により次の新しい仕組みが成立するかを検証する。

仕組み1 バスとタクシーの長所の合体

- ・少ない費用で効率的に運行するため、駅など一定方向に向かう利用者が多い時間帯はバスを、利用者が少なく移動の方向も分散するその他の時間帯はタクシーを活用。さらにタクシーは事前予約制の相乗り方式とし、予約がまったくない便は運行しない。

仕組み2 地域全体で支える仕組み

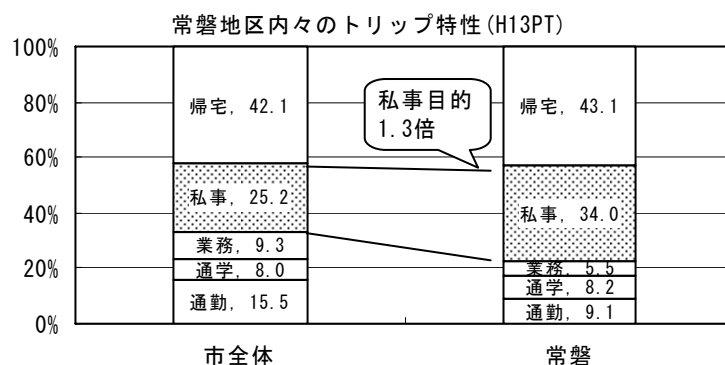
- ・地域全体で支え、育てる交通システムをめざすため、買物客や通院者の送迎によってメリットが考えられる沿線の事業所などに、運行経費の一部を負担してもらうような地域の実情に応じた仕組みの導入も検討する。

(2) 実験概要

① 実施地域 常磐地区のうち、草木台、浅貝、水野谷地区

[選定理由]

- ・常磐地区は市内旧5市の中で最も高齢化率が高く潜在需要を見込む
- ・常磐地区内々のトリップは特性は私事目的が最も多く、路線設定が容易
- ・中でも選定した地域はバス路線の一部廃止などにより、公共交通の利用が不便になった地域



② 実施期間

区分	前期	後期
期間	10月3日(月)～12月2日(金)	12月5日(月)～12月22日(木)
目的	さまざまなデータや課題の把握とPR	本格運行に近い形での利用動向の把握
運賃	無料	バス200円、タクシー300円(一律)

③ 実施内容

名称	おはようバス	あいのりタクシー
運行内容	あらかじめ決まったルートで小型バスで運行	利用者の予約に基づきタクシー（4人乗り）を相乗り方式で運行

④ 実施主体

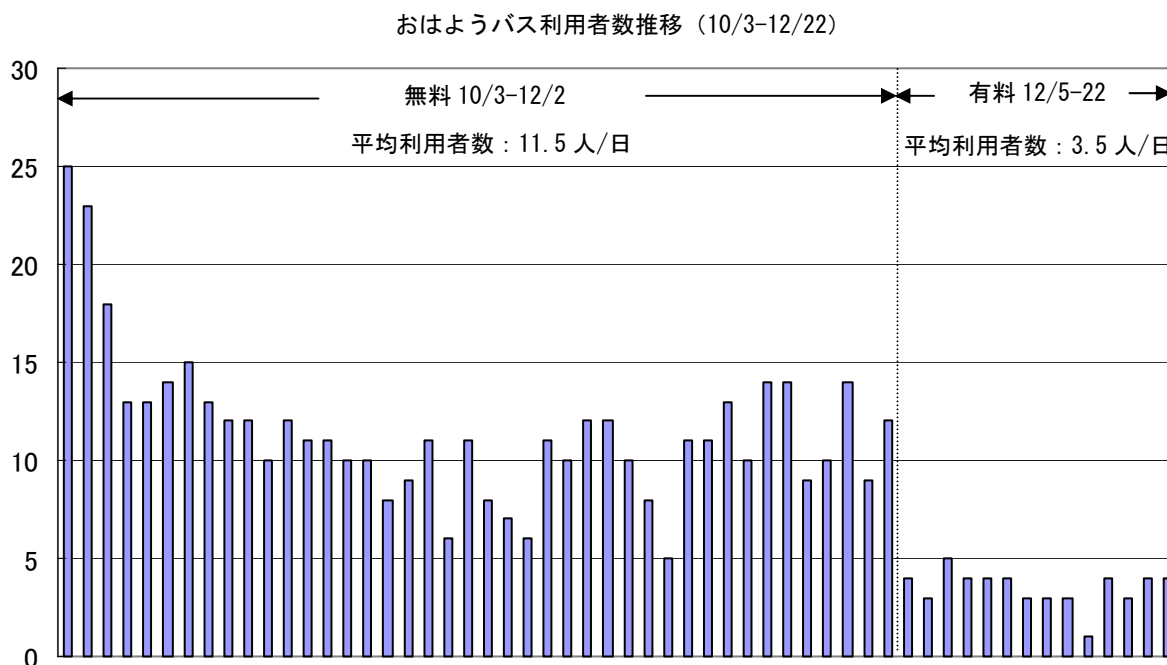
「常磐地区の移動手段の確保に関する社会実験運営委員会」

：学識経験者、運行地域の区長・行政嘱託員・事業所、関係団体など 22 名で構成

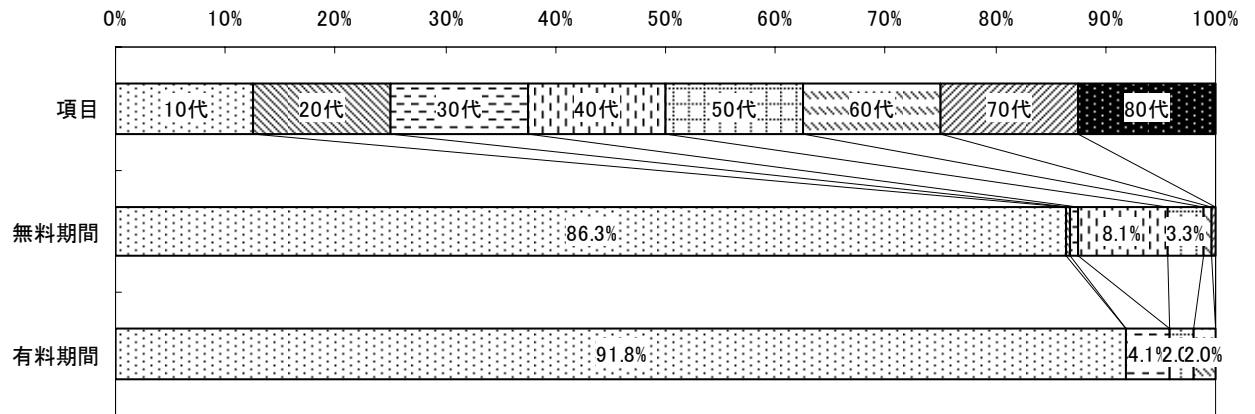
(3) 結果概要（利用実績より集計）

① おはようバス利用状況（無料期間、有料期間とも 2 便/日の運行）

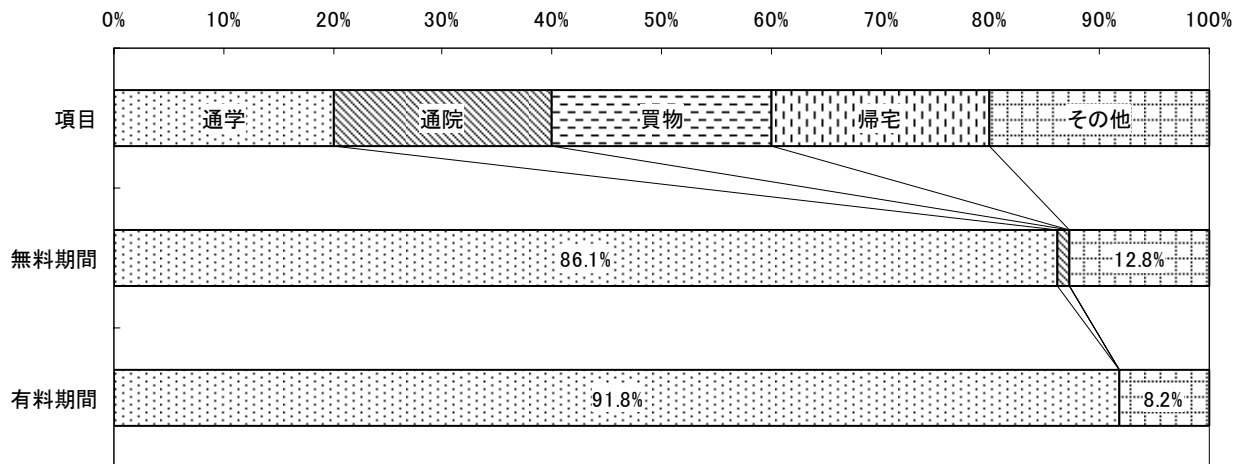
- ・ 1 日あたりの利用者数は、無料期間中で平均 11.5 人、有料期間で平均 3.5 人と有料にした途端、無料期間の 3 割程度にまで減少した。
- ・ 利用者を年代別に見ると、無料・有料期間ともほぼ 9 割は 10 代であり、同じく、利用目的もほぼ 9 割が通学である。
- ・ 有料期間の利用者減少は、最も利用していた中学生が、従来の通学手段（大半が徒歩）に戻ったことが最大の要因と考えられる。



おはようバス年齢別利用状況

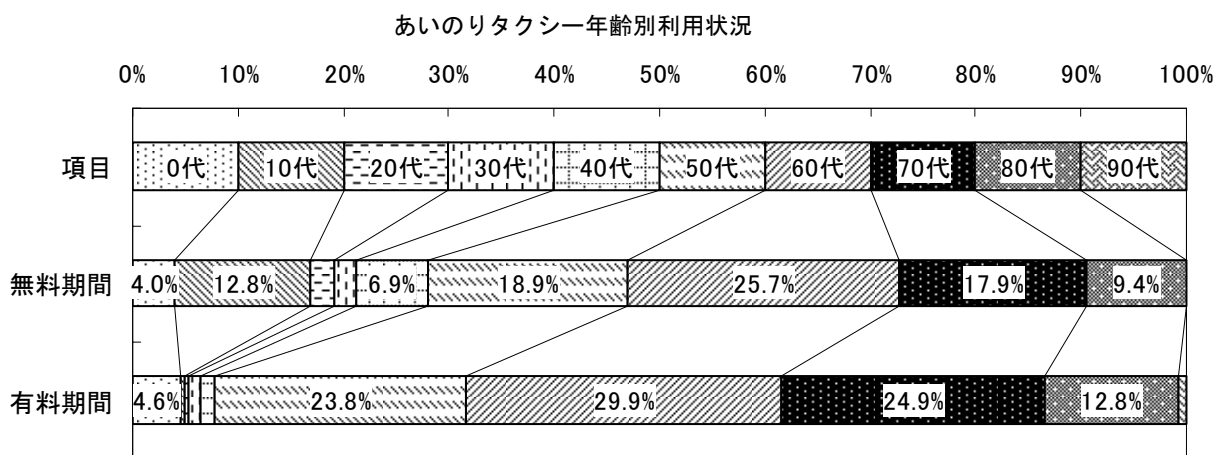
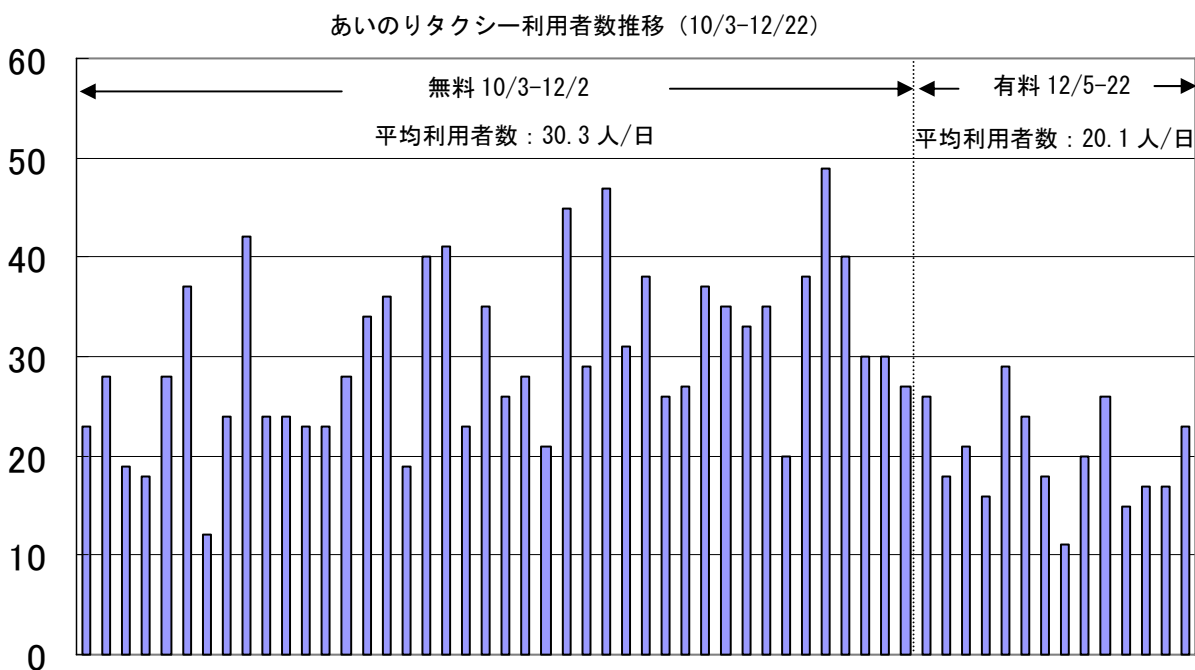


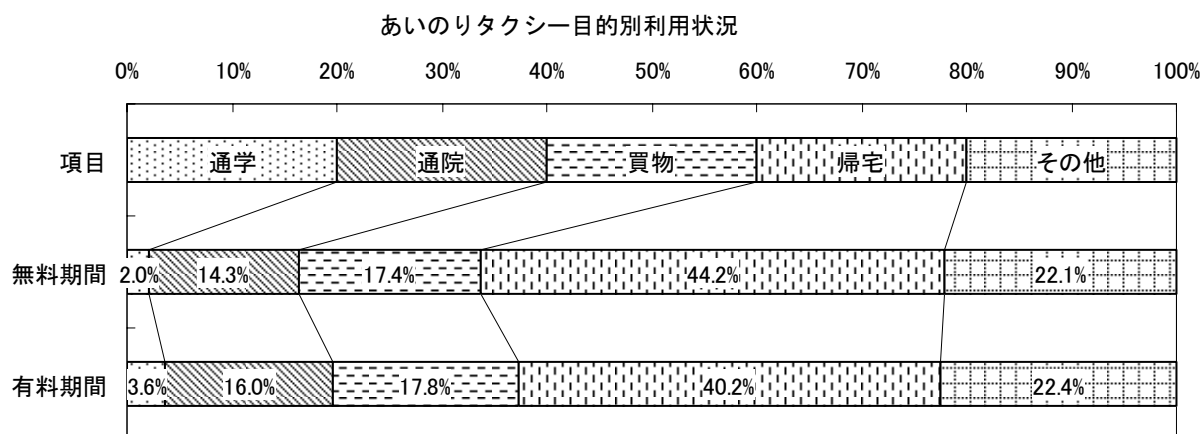
おはようバス目的別利用状況



② あいのりタクシー利用状況（無料期間 41 便/日、有料期間 31 便/日の運行）

- ・1日あたりの利用者数は、無料期間中で平均 30.3 人、有料期間で平均 20.1 人となり、無料期間と比較し 3 割程度減少した。
 なお、無料期間中の 10/3～10/31 が平均 27.3 人、11/1～12/2 が平均 33.0 人と利用者の増加が見られ、新しいシステムが少しずつ浸透したものと考えられる。
- ・利用者を年代別に見ると、無料・有料期間とも 50 代以上の利用が大半であり、無料期間中で約 8 割、有料期間で約 9 割に上っている。また、無料期間中は、10 代の利用者が 1 割強あったが、有料になって 1 割未満と 1/3 程度となっており、やはりバス同様、中学生の利用減少が影響したものと考えられる。
- ・目的としては、無料・有料期間とも「帰宅」が最も多く、「通院」、「買物」、「その他」が同程度であった。「その他」の中では通勤の利用が多かったようである。





(4) 今後の取り組み

社会実験のデータ分析等を通し、問題点・課題を明らかにするとともに、改善策を検討し、今後、地元住民、事業所、交通事業者とともに、公共交通施策の構築を目指す。

なお、「あいのりタクシー」については、平成18年1月11日～3月23日まで、社会実験時の運行主体である、湯本地区の3つのタクシー事業者が、有料運行時とほぼ同様の形で試験運行を継続している。

※「おはようバス」利用者の代替策として、朝方に1便「あいのりタクシー」を増便