

平成30年8月24日

まちづくりと公共交通対策
特別委員会資料

活力都市創造部

目 次

- 1 まいどはやバスの社会実験について 1
(交通政策課)
- 2 通学定期補助事業の状況について 7
(居住対策課)

1 まいどはやバスの社会実験について

〔 交通政策課 〕

1. 社会実験の概要

(1) 目的

まいどはやバスは、近年、利用者の減少や運行経費の増加により、(株)まちづくりとやまの負担額が増大していることから、更なる利用促進を目的として、利用者数の少ない中央ルート of 運行経路やダイヤの見直しによる社会実験を実施するもの。

(2) 内容

- ① 実施期間：平成29年12月1日～平成30年11月30日
- ② ルート及びダイヤの見直し
 - ・ 角川介護予防センター前への運行の取りやめ
 - ・ 新たに神通町付近を經由するルートへ変更
 - ・ ルートの見直しによる停留所の新設（5箇所）
 - ・ 20分間隔のパターンダイヤの導入

	実験前	社会実験
ルート	8.0km (45分)	7.5km (40分)
ダイヤ	20～25分間隔 (28便/日)	20分間隔のパターンダイヤ (31便/日)
停留所数	28箇所	31箇所 (新設5、廃止2)



(3) 利用促進の取り組み

- ・ 広報とやまによる社会実験の周知
- ・ 時刻表のルート沿線地域への全戸配布 (11 月下旬)
- ・ バス停留所の車両とのトータルデザイン化 (12 月 1 日～)
- ・ 小学生 3 日間運賃無料「こどもの日キャンペーン」の実施 (5 月 3 日～5 日)
- ・ 親子でおでかけ事業の実施 (7 月 25 日～8 月 31 日)



旧バス停



新バス停

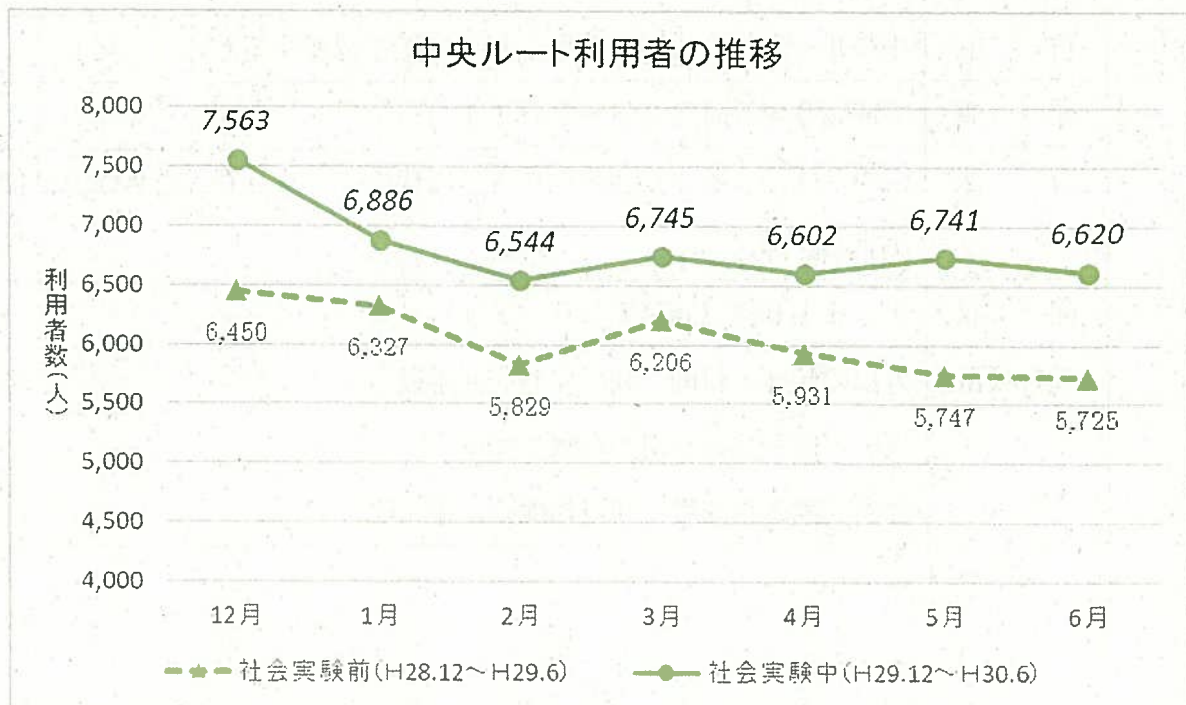


まいどはやバス車両

2. 社会実験の結果

(1) 利用者数の推移

実験期間中 (平成 29 年 12 月～平成 30 年 6 月) の利用者数は、47,701 人であり、前年同期の 42,215 人から 13% (5,486 人) の増加となっている。

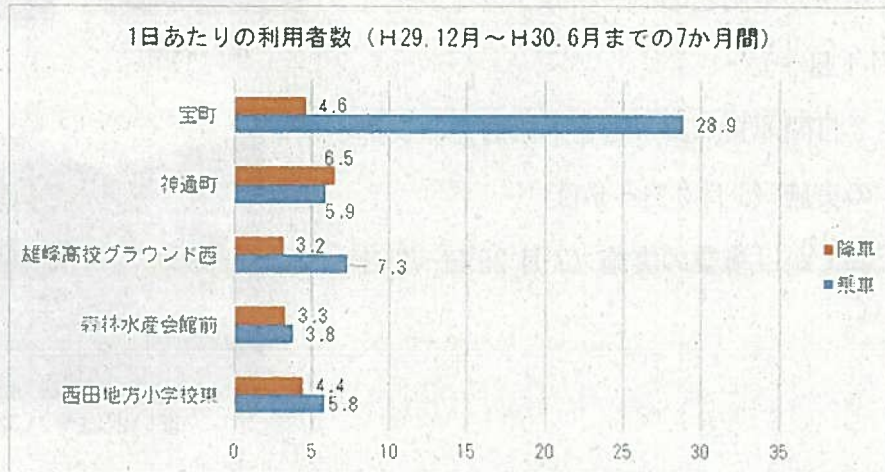


なお、清水町ルートの利用者数は 3% の増加となっている。

(2) 新設停留所の利用状況

宝町バス停については、廃止された富山駅西バス停の代替として、乗車利用が多い。

その他のバス停については、設置してから短期間である中、一定の利用がみられ、路線全体の利用者数の増加に寄与している。



3. アンケート調査について

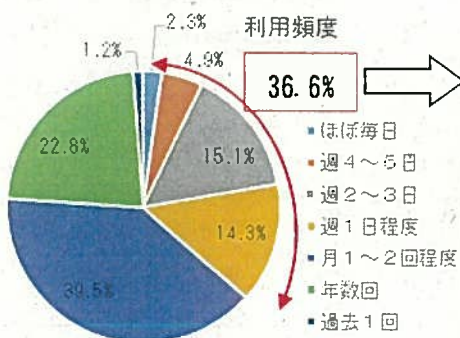
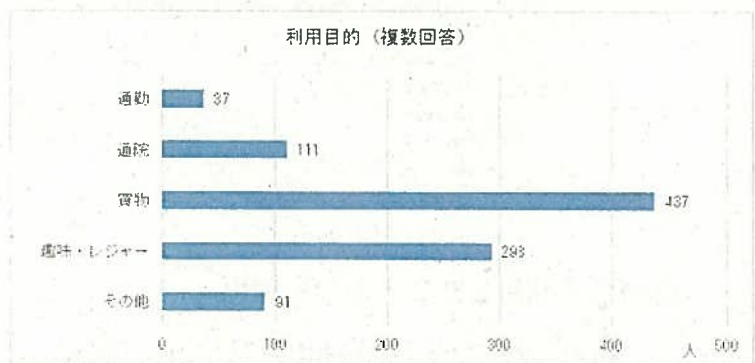
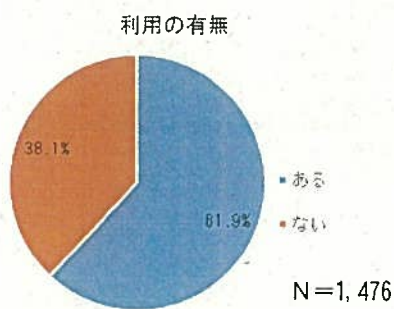
(1) 概要

目的	中央ルート社会実験の効果や利用実態を把握するもの。
期間	平成30年6月22日～7月11日
方法	沿線に居住する50歳代から80歳代の3,000人を無作為に抽出し、調査票を郵送。
回収	1,510件（回収率50.3%）
調査項目	外出の頻度、目的、利用する交通手段 まいどはやバス利用の有無、頻度 社会実験の認知度、利用頻度の変化 等

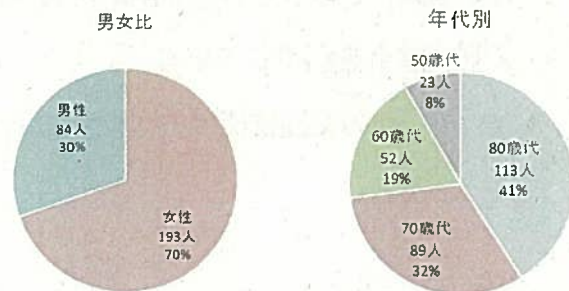
(2) 結果

①まいどはやバスの利用について

- ・利用したことのある人は、全体の約6割を占める。
- ・利用目的は「買物」が437人と最も多く、次いで「趣味・レジャー」が293人、「通院」が111人である。
- ・利用頻度は、「月1~2回程度」が39.5%と最も多い。
- ・次いで、週1日以上利用する人（利用頻度が「ほぼ毎日」～「週1日程度」の合計）が、36.6%となっている



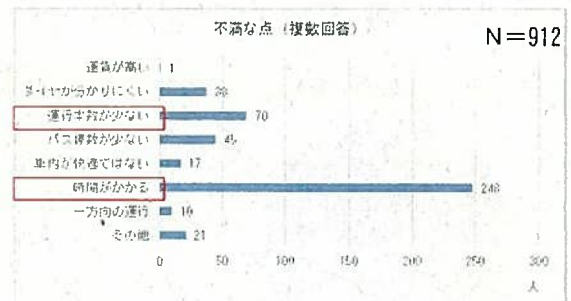
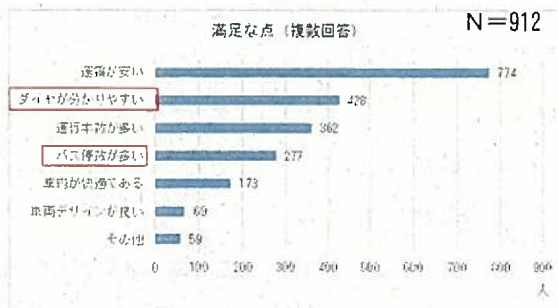
○週1日程度以上利用する人（回答者277人）の分析



- ・男女別では、女性が約7割（193人）
- ・年代別では、80歳代（113人）、70歳代（89人）、60歳代（52人）の順となり、高齢になるほど利用率が高い
- ・車を自由に使えない人（運転免許証を持たない人、運転免許証があっても自由に使える車を持たない人）が約7割（199人）
- ・利用目的では、買物（208人）が最も多い
→車を自由に使えない女性の高齢者が、買物の目的で利用している。

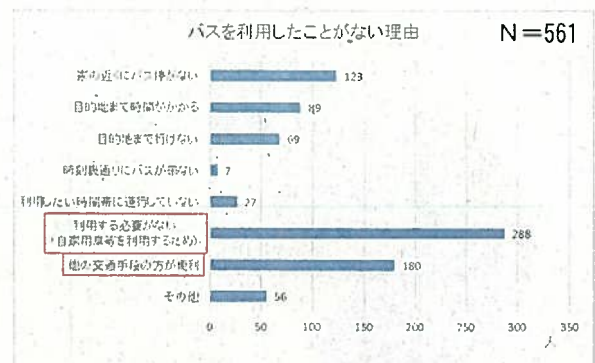
②バス利用者の満足点、不満点

- ・満足度が高い項目としては、「運賃の安さ」が774人、「ダイヤの分かりやすさ」が428人、「運行本数の多さ」が362人、「バス停数の多さ」が277人と続く。
- ・社会実験による「パターンダイヤの導入」や「停留所新設」が、利用者に好意的に受け入れられていることが分かる。
- ・一方で、不満度が高い項目としては、「時間がかかること」が248人、次いで「運行本数が少ないこと」が70人となっている。



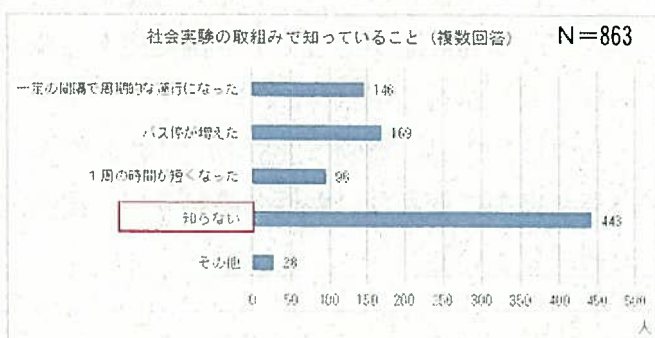
③バスを利用したことがない理由

- ・利用したことがない理由としては、「利用する必要がない」が288人と最も多く、調査の結果、そのうちの約5割が自動車、約2割が電車を利用している。
- ・次いで「他の交通機関の方が便利」が180人である。

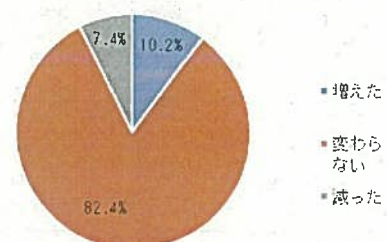


④社会実験について

- ・社会実験に実験の取組みについては、回答者全体の51.3%（443人）が「知らない」と回答しており、利用頻度の増加が約1割みられるものの、約8割は利用頻度に変化がない。



社会実験後の利用頻度の変化



4. 今後の方針について

(1) パターンダイヤについて

「ダイヤの分かりやすさ」が満足度の高い項目となっており、パターンダイヤの導入は利用者にとって好評な取組みであることから、継続して実施する。

(2) 新設した停留所について

「バス停数の多さ」は、利用者にとって満足度の高い項目であり、新設停留所について一定の利用がなされ、周辺住民の利用が定着しつつあることから、設置を継続する。

(3) 利用促進について

社会実験開始後の利用者数は、「中央ルート」では13%、「清水町ルート」においては3%増加したが、アンケート結果では、今回の社会実験の取組みについて半数近くが認識しておらず、約8割は実験前後で利用頻度に変化がなかったことから、更なる利用促進によって、利用者数の増加につなげる余地があるものと考えられる。

今後は、今月7日に開催された検討会での意見を踏まえ、パターンダイヤによる「ダイヤの分かりやすさ」や、「停留所の多さ」などの、利用者満足度の高かった項目を今まで以上にPRするとともに、(株)まちづくりとやまと市が連携し、沿線の自治振興会等の協力を得ながら、更なる利用促進に努めていく。

○利用促進策（案）

- ・時刻表、路線図の定期的な配布
- ・出前講座での利用啓発
- ・沿線の店舗やイベントと連携した利用促進事業の検討

2 通学定期補助事業の状況について

〔 居住対策課 〕

1. 事業概要

(1) 事業の目的

本市では、大学等への進学を機会に若者が県外に流出する傾向にあることから、自宅から県外の大学等に通学してもらい、卒業後も本市で暮らしてもらうことを目的として、平成27年3月の北陸新幹線開業を契機に、通学定期券を利用し県外の大学等へ通学する場合に定期券の購入に対する補助を同年4月から開始した。

(2) 補助額

新幹線で通学推進事業：新幹線通学定期券1ヶ月あたり2万円を補助
 県外通学助成事業：在来線通学定期券1ヶ月あたり3千円を補助

2. 事業実績 (H30.7 末時点)

(1) 年度別学校種別利用人数

(単位：人)

	新幹線					在来線					合計
	27年度	28年度	29年度	30年度	合計	27年度	28年度	29年度	30年度	合計	
大学院	2	2 (1)	2 (1)	1 (0)	7 (2)	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	7 (2)
大学	31	58 (14)	71 (36)	71 (36)	231 (86)	25	25 (16)	20 (12)	21 (17)	91 (34)	322 (120)
短期大学	7	12 (4)	12 (7)	8 (4)	39 (15)	0	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	40 (15)
専門学校等	23	31 (10)	41 (14)	45 (23)	140 (47)	23	19 (13)	8 (5)	4 (3)	54 (21)	194 (68)
合計	63	103 (29)	126 (58)	125 (63)	417 (150)	48	44 (29)	29 (17)	25 (20)	146 (66)	563 (216)

()は前年度からの継続利用人数

- ・主な通学先：石川県（これまで新潟県、長野県に各1名のみ）
- ・新幹線については、利用人数が横ばいとなっている。
- ・在来線については、利用人数が減少傾向にある。

(2) 補助実績額

	新幹線	在来線	合計
平成27年度	8,460千円	852千円	9,312千円
平成28年度	16,560千円	960千円	17,520千円
平成29年度	18,820千円	654千円	19,474千円
合計	43,840千円	2,466千円	46,306千円

(3) 課題

- ・入学年度には本事業を利用していたが、進級に伴い継続して利用する学生が減少する傾向にある。特に4年制大学では1年生から2年生に進級した際の継続率が大きく低下している。また、短期大学や専門学校においても近年継続率が低下してきている。

【補助金利用の継続人数と継続率（新幹線・在来線）】

学校区分	入学年度	入学時	1年→2年	2年→3年	3年→4年
大学 (4年制)	H27	31人	21人 (67.7%)	16人 (51.6%)	14人 (45.2%)
	H28	44人	24人 (54.5%)	13人 (29.5%)	
	H29	52人	29人 (55.8%)		
	H30 (7月末)	36人			
短期大学 (2年制)	H27	4人	4人 (100%)		
	H28	8人	7人 (87.5%)		
	H29	6人	3人 (50.0%)		
	H30 (7月末)	4人			
専門学校等 (2年制)	H27	20人	18人 (90%)		
	H28	20人	13人 (65.0%)		
	H29	26人	17人 (65.4%)		
	H30 (7月末)	17人			

3. 事業利用者へのアンケート結果について

(1) 卒業後の進路等について

(通学定期補助を利用した卒業生に対するアンケート調査より)

【アンケート① 就職先の企業所在地について】

1 就職（富山市内）	29人	44.6% [Ⓐ]
2 就職（富山市以外の県内）	9人	13.8% [Ⓑ]
3 就職（県外）	14人	21.5%
4 進学・未定	13人	20.0%
合計	65人	100%

【アンケート② 就職後の居住地について】

1 富山市内	41人	63.1%
2 富山市以外の県内	5人	7.7%
3 県外	13人	20.0%
4 未定（就職先の配属が未定の為、まだわからない）	6人	9.2%
合計	65人	100%

- ・富山県労働雇用課が実施のアンケート調査によると「県内高校出身者の県外大学卒業者のUターン就職率」は57.2%（H22.3～H29.3卒業者の平均）で、県内企業に就職した割合の58.4%（[Ⓐ]+[Ⓑ]）とほぼ同じ割合となっている。

(2) 通学定期券補助を活用しなくなった理由について

(在学途中で利用を止めた学生に対するアンケート調査より)

1 学校近辺に転居したため	23人	63.9%
2 別の交通手段で通学しているため（自家用車等）	4人	11.1%
3 電車で通学しているが、通学定期は使用しなくなったため	1人	2.8%
4 休学等	8人	22.2%
合計	36人	100%

- ・学校近辺に転居した学生が36人中23人で、通学定期券補助を活用しなくなった理由の6割以上を占めている。

【(参考1) ひとり暮らしを始めた理由について (複数回答)】

1	ひとり暮らしをしてみたかった	3人	8.3%
2	自宅からの通学が大変だった	19人	52.8%
3	授業以外に友人と過ごす時間やアルバイトを行う時間が取れなかった	6人	16.7%
4	その他	8人	22.2%
合計		36人	100%

(3) 自宅通学が卒業後の居住地や就職先の選択に与える影響について

(卒業(予定)者、在学途中で利用を止めた学生に対するアンケート調査より)

	H29年度 卒業生	H30年度 卒業予定者	在学途中の利 用中止者	合計	
1	影響はある	4人	4人	20人	28人
2	影響はない	6人	3人	7人	16人
3	わからない	4人	3人	9人	16人
合計		14人	10人	36人	60人

・回答を得たなかで、自宅通学が卒業後の進路に影響を与えると考える学生は28人(46.7%)いたが、残り32人(53.3%)は「影響はない」又は「わからない」との回答であった。

4. 今後の対応について

本事業の活用により、本市内の自宅で暮らすことで地域との関わりを持つことや市内における消費活動に寄与することが期待される。

しかし、卒業前に通学定期券補助を活用しなくなる学生が相当数いたことや、本事業によって就職先や居住地に影響を与えるとする意見が半分にも満たなかったことから、今後も引き続き卒業する学生の進路等の調査結果を注視してまいります。