

No	提 案 名	提案団体名	
		代表者氏名	所 属
5	宇都宮市の公共交通の改善に向けて ー帝京大学からのアプローチー	帝京大学 帝京宇都宮まちづくり研究会	
		田中 航	帝京大学 経済学部
		指導教官 氏 名	溝口 佳宏

1 提案の要旨

我々のグループでは、昨年・一昨年のここ3年間で宇都宮市の公共交通ネットワークの問題点の改善を行うことを目的に昨年・一昨年と活動してきた。その第一ステップとしてJR宇都宮駅と帝京大学宇都宮キャンパス結ぶ路線バス（以下、帝京大学線）について調査・研究し、施策提案を行ってきた。具体内容としては、バスがどのくらい遅れているのかを遅延時分を検証する「運行調査」、日頃からバスを利用する利用者目線での「ダイヤ（時刻表）調査」、帝京大学宇都宮キャンパス内で学生向け「アンケート調査」を行った。この結果から、「運行調査」では渋滞による遅延の発生が把握できた。「ダイヤ（時刻表）調査」では学生にとって不便な授業開始・終了時刻に合わない時間帯での運行などといった結果が分かった。また、さまざまな意見や不満が多数把握でき、それらを踏まえた施策事業の提案を、去年の「大学生によるまちづくり提案」にて発表した。



しかし、施策事業の実現には至っておらず、今年度も帝京大学線を調査対象として利用者の安定的な確保および利用者増加を目指すための継続的な活動が重要だと考え今年度も活動を行った。調査結果を通して「ネットワーク型コンパクトシティー」の実現に向けた施策提案が行えればと考えている。また、帝京大学線の豊郷台団地などの沿線の住民などや北高・宇商といった広範囲にも効果が波及するように目指す。

2 提案の目標

今年度は、昨年提案した施策事業を踏まえたうえで、元々の達成目標である帝京大学線の利用者増加をするための施策提案を行おうと思っている。特に車の利用者が多い宇都宮市で、なぜ車の移動を選ぶのか、なぜバスを利用しないのか、どうしたらバスを利用するのか、といった点を調査・研究することで、公共交通の課題を探り改善点を提案し、若者が暮らしやすいまちにしたい。

また、帝京大学線の運行会社であり宇都宮市のバス路線の半分以上をカバーしている関東自動車への働きかけ。帝京大学へ自家用車で通学・通勤している方へのアプローチについて現実味のある施策提案を目標とする。一定の効果が出るようであれば、対象路線の拡大や宇都宮市が目指している「ネットワーク型コンパクトシティー」の重要項目である公共交通ネットワークの整備について波及できればと思っている。

3 現状の分析と課題

提案するにあたって

今回、『若者にとって「暮らしやすいまち」』というテーマの中で、私たちはまず「暮らしやすいまち」とはどんな要因からなるのか考察してみた。「自然環境」「就業機会」「住環境」「街のにぎわい」「交通の利便性」などが挙げられる。その中で、我々が活動している分野である「交通の利便性」という項目に注目した。切り口として『「若者が暮らしやすいまち」とは「移動しやすい」ということ』なのではないかと考えた。目的地までの距離や費用（運賃）など移動するにあたってコストがどの程度かかるのか。時間通りにつくのか。特に若者は、コストと時間についてかなり重点を置いている。その2つに関して深い関係で結ばれているともいえる。交通網が充実し時間通りに目的地に行くことができる街は「若者」が暮らしやすいまち・住みやすいまちの要因の1つとして重要な点なのではないかと考えた。

現状の分析

昨年、一昨日と我々の最も身近な路線である帝京大学線を対象に研究・分析を行ってきた。これまで、「運行調査」「ダイヤ（時刻表）調査」「アンケート調査」を行い、それらを基に提案を行った。運行調査によると平均4.3分の遅延が発生している状況が判明した。ダイヤ調査では、授業開始・終了時刻にあってないダイヤや、運行間隔が非常に開くダイヤが存在していることも判明した。

宇都宮市では、日頃から渋滞が発生し公共交通の中心であるバスが時間通りに運行できない状態が頻繁に発生している。遅延が発生し定時制が確保されない状況が続くと、利用者がバスという交通手段をやめ、代替の交通手段として自家用車の利用を用いる場合が増える。自家用車の利用が増えることによって、道路を走行する車の台数が増え交通渋滞がさらに悪化し、バス路線の遅延が増加する「悪循環」が発生する可能性が高い。私たちが、日頃から利用し、また調査対象としている帝京大学線についても、現状では「悪循環」が発生しており、問題・課題を解決する必要がある。

このような遅延による渋滞をなくすための1つの方法は、車道を広くするなどといったインフラ対策である。しかし、本稿で提示するのは「車からバスへ」の流れを起こすことであり、これまで同様にただ単に、バスの利用を促すのではなく、日常から車を利用している人たちがどのようにしてバスという移動手段を選んでくれるのか、というアプローチである。そのアプローチに沿った提案をするために調査・研究を行った。

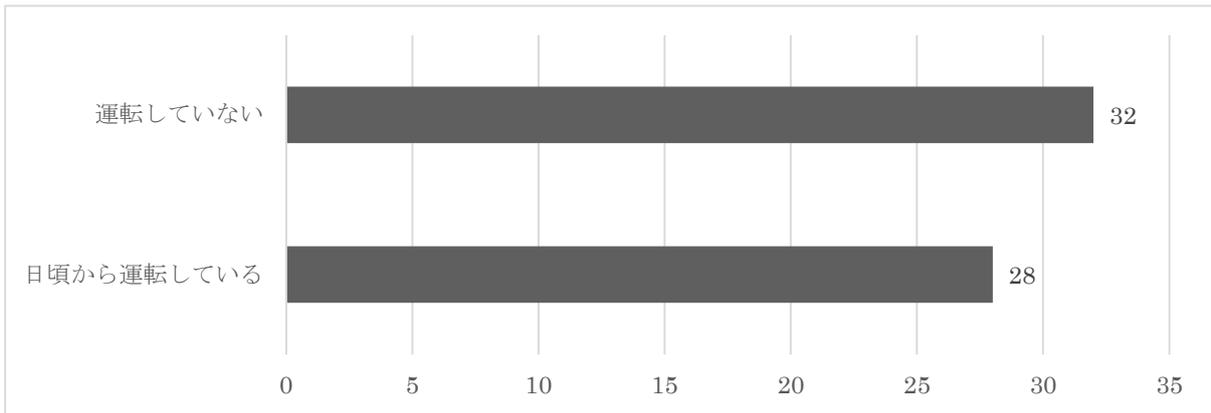
アンケート調査の結果と分析

昨年度・一昨年度と、帝京大学宇都宮キャンパスの学生を対象にした、通学と路線バスに関するアンケート調査を行い、学生の路線バスに対する実態やニーズを把握することができた。学生の意見のニーズを具体的に掘り下げ、昨年の「まちづくり提案」にて発表を行った。しかし、提案の実施・実行に至っておらず、引き続き大学を含め関係する機関に働きかけ続けるとともに、私たちが長期にわたって活動していくことが重要だと考えた。

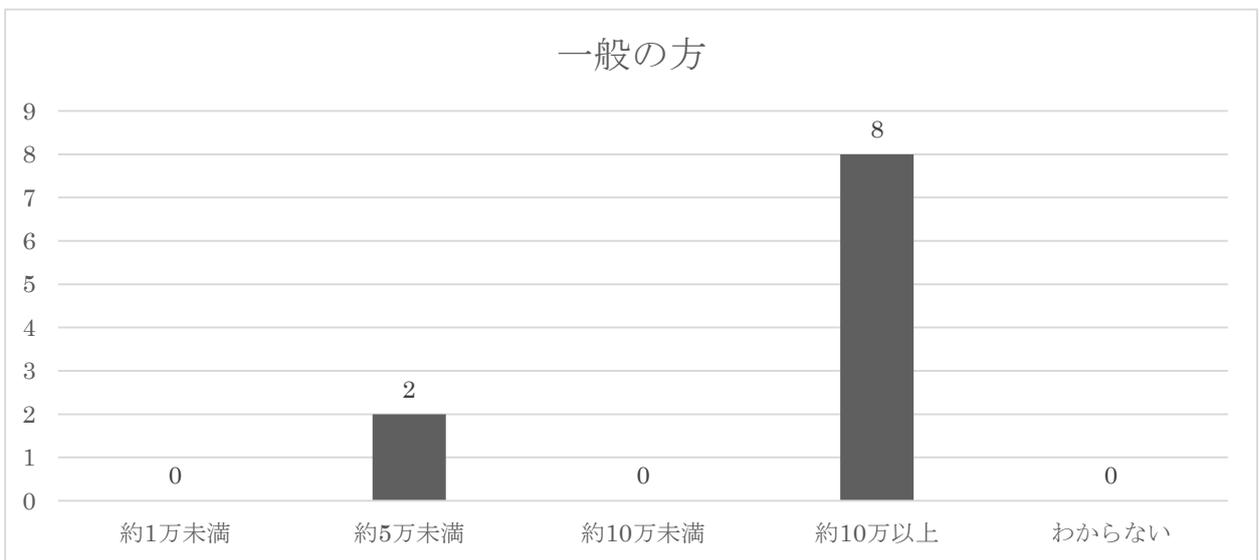
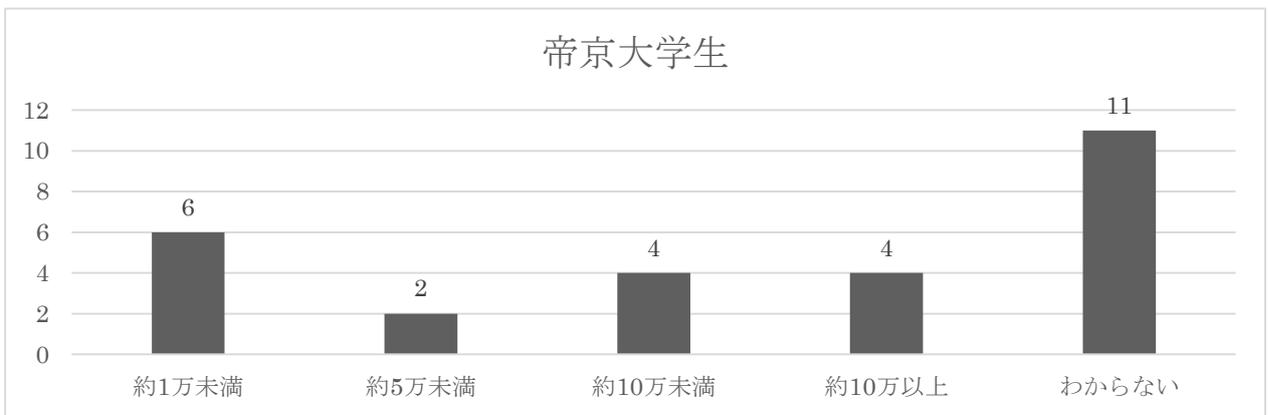
今回のアンケート調査では、帝京大学線の利用者増加を実現するにあたり、利用者を増やす一つの方法として、帝京大学に自家用車で通学している人たちを帝京大学線に利用してもらうことを考え、そのアンケート調査を基に実態をとらえ、提案を行おうと考えた。

アンケートは、設問14問で11月8日から13日の7日間、帝京大学宇都宮キャンパスの学生（無作為抽出）62人と11月8・9日の学園祭来場された一般の方（無作為抽出）12人の計74人の方から回答を得ることができた。今回は、74人の学生と一般の方に回答してもらった質問の一部を抜粋し、その結果と分析を記す。

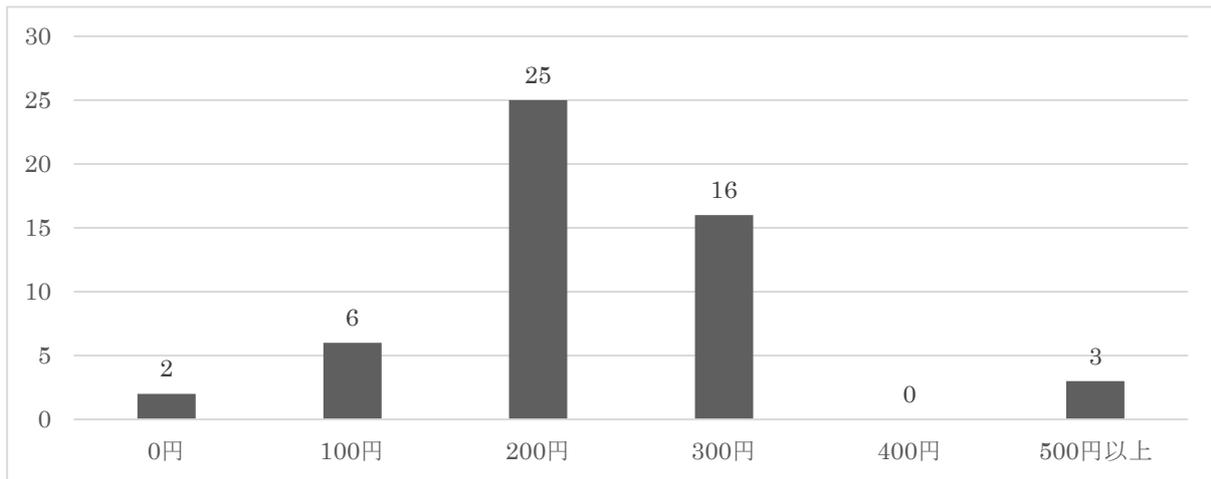
問5 「あなたは日常生活の上で自動車を運転していますか？」



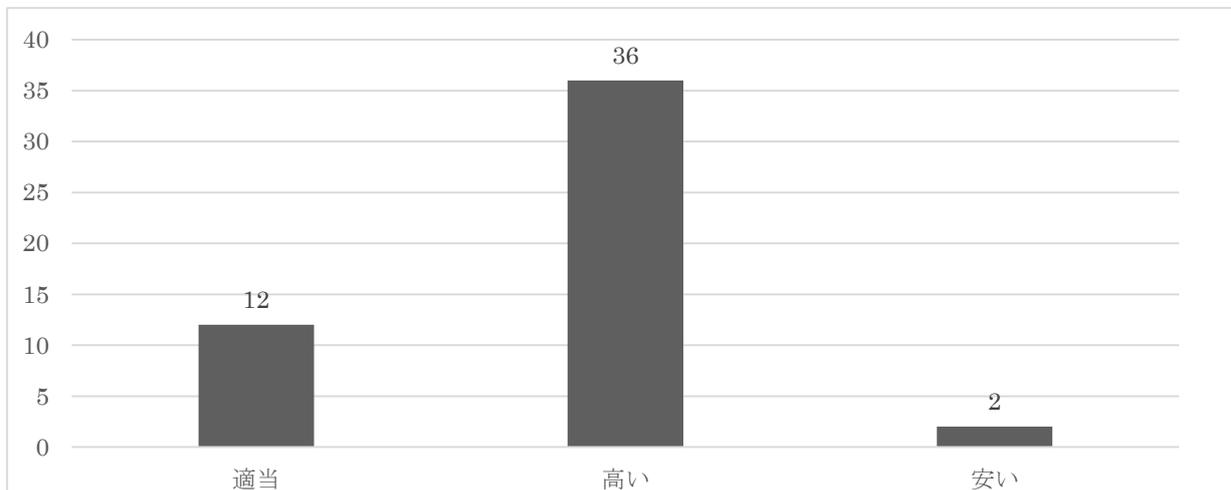
問7 「(自動車を日頃から利用すると回答した学生・一般人のみ) あなたは自動車を利用するにあたって1年間維持費(ガソリン・保険代など)をいくら払っていますか？」



問9 「JR宇都宮駅から帝京大学までバス通学となった場合、片道いくらまでバス代を支払うことができますか？」



問 10 「JR宇都宮駅と帝京大学を結ぶバス路線の1か月分の通学定期金額（帝京学生割引を除く）が12,220円となっているが、この金額についてどう思うか。



このアンケート結果から4つのことが把握することができた。

1つ目は、通学方法として自家用車で通学をしている割合が47%、自家用車以外での手段で通学している割合が53%となった。自家用車を利用している47%の一部でも帝京大学線を利用した場合、収益の増加につながり、本数が増えこれまで以上に学生が利用しやすい環境になる可能性がある。

2つ目は、自家用車で通学している人に向けて、普段、車を使用するにあたってガソリンや自動車保険についての負担額について一般の方へのアンケートと比較を行った。学生の中で多かった回答に「わからない」二番目に「約1万未満」だった。一般の方の中では「約10万以上」が多い回答だった。この2つを比較した場合、一般の方は、すべての維持費（ガソリン代・自動車保険料など）すべてを負担しているが、学生について、「わからない」という回答が多かったことを推測すると、車を運転することに関して維持費は意識していないことがうかがえる。いわば、学校に無料で通学しているということなのではないか。自動車の維持費は保護者などの誰かしらの援助を受けていると思われる。統計上、1年間自動車を維持（ガソリン・保険料など）するためには118,112円かかることになっている。この金額とバスを利用した場合の金額を比較した場合、自家用車よりも安く済むことが実現・周知できれば、利用者の増加につながると思われる。また、負担していると思われる保護者へのアプローチが必要だと思う。

3つ目は、JR宇都宮駅から帝京大学を結ぶ帝京大学線の運賃について現在片道340円のところ、アンケートでは「200円」の回答が多く占めた。また、同区間の1か月の通学定期金額（帝

京学生割引を除く)が12,220円となっていることに対して、69%が高いと回答した。2つの質問から、普段から利用している人、ときどき利用している人同じく運賃が高いという認識がある。これまで以上の割引率の拡大やほかのアプローチが必要だ。

確かに今回のアンケート調査は、サンプル数が必ずしも多いとは言えないこと、また結果の検定を行っていないために、目標枚数に足りず必ずしも次回も上記のような結果になるとは限らないことを遠慮お願いしたい。

4 施策事業の提案

大学サイドからの内発的な取り組みの実施

これまで様々な施策提案事業を提案してきたが、昨年引き続き大学サイドから取り組みを行うことが、利用者の増加・施策事業の実現につながると考えている。具体的には、利用促進や自家用車利用者から路線バスへの利用転換を図る取り組みとして、通学定期券の帝京大学生向けの補助の拡大だ。今回のアンケート調査でも現在の定期券・バス運賃に対して「運賃が高い」という回答が多かった。また、通学定期券に関しては運行会社が独自に設定している割引とプラス帝京大学の割引制度がある。その制度を学生に周知徹底とともに運賃の負担者である保護者への周知も必要だ。

しかし、通学定期券の割引の補助をこれ以上増やしたからといって利用者が増加するわけではない。運賃を割引したとしても利用者が増えなければバス事業者の利益は減ってしまう。利用者増加を狙って運賃を安くしたバス路線が増えないまま廃線になってしまったかケースもある。行政と事業者と利用者がお互い利益を得ることができる政策が必要だと思う。そのためにも、バスを利用した場合のメリットの提示が必要だ。その一つに、JR宇都宮駅と帝京大学の区間の通学定期券の購入をした場合、定期券に記載されている区間と関東自動車の地帯制内(210円)では乗り降り自由となっている。文化会館、東武百貨店などに行く場合も定期券の提示で利用が可能だ。

また、自家用車での通学大学生が車を所有するにあたって少なからず保護者が維持費(ガソリン代・保険料)を負担している場合が多い。自家用車の所有とバスを利用した際の負担の違いを紹介することで利用者の増加を図るべきだ。

帝京大学でのバスカードの発売

通学定期以外の運賃の割引に関して、私たちは、学校での「バスカード」の販売を求める。私事で宇都宮大学に行くことがあり宇都宮大学内にある「生協」に寄った際、関東自動車をはじめとする3社(関東自動車・東野交通・JRバス関東)のバス事業者で利用可能な「バスカード」が学生向けに特別価格で販売されていた。どのような経緯でどれくらいの割引がされているかについて把握することができなかった。また、市内の一部のコンビニでも「バスカード」が店頭で売っていることが多くみられる。帝京大学でも学生向けに「バスカード」を販売することで、気軽にバスを利用してもらえるのではないかと。また、通学以外でも買い物・駅に行くといった日常生活の上でバスの利用が増えれば、バス運行会社の利益も得られる。



ノーマイカーデー・バス祭りといったイベントの定期開催

路線バスを利用促進していく中で、若者・学生に気軽にバスを利用できるような仕組みづくり、親しみを持ってもらう必要だと考えた。これまで以上に路線バスの宣伝の充実を図るといった必要もあるが路線バスに乗る意識を定着させなければならない。その一つとして、バス祭り開催や「ノーマイカーデー」といったキャンペーンを実施することである。バスに乗ることで特典が付くことで「乗る」という行為を習慣づけることが必要であると考えた。次に、教育機関・行政・事業者が協力し、路線バスを利用した身近な旅の提案や小学校に出向き、公共交通の重要性を学ぶ授業や乗り方教室の実施をすること。全国的に行われている「落書きバス」といった子供がバスの車体に直接落書きをすることで、愛着が湧き、将来的に若者・学生なり、路線バスの利用者が増える可能性がある。急激な増加は見込めないが、地道に活動していくことで大切だ。また、誰も乗っていないバスを見て空気しか運んでないと思われがちであるが、路線周辺の治安を守る上で重要な役に立っている。



(↑ 第二回信州バス祭りの様子)



(↑ 落書きバス)

6 おわりに

今年度も帝京大学線の利用促進をテーマに取り上げ、分析考察を行ってきた。「ネットワーク型コンパクトシティ」を実現するにあたって公共交通ネットワークは重点が置かれている。高齢者への支援などが先行している中で、これから宇都宮市を担うである若者・学生向けの投資は未来への投資ではないかと思う。人口減少がこれから起きるとされている中で若者・学生は重要な位置に立っている。

また、先日行われた、帝京大学経済学部地域経済学部主催で行われた「地域創生 栃木の挑戦」といシンポジウムで出席された現在の宇都宮市長である佐藤栄一さんが LRT の開業と同時に「IC カード」の導入を行うとおっしゃっていた際、高齢者・学生・障がい者などといった利用する人ごとに料金割引などの実施を行いたいという発言があった。「IC カード」の導入は、私たちも昨年からの提案を行っていた一つ事案となっていたため、これからの動向を注視していかないといけない。

反省点として、昨年・一昨日とほぼ同様の提案になってしまったことだ。継続することは重要なことであり継続し続けなければならないと思っている。その中でバス事業者・宇都宮市といった行政の方々になるほどと言ってもらえるような提案をこれから行わないといけない。また、アンケート調査では目標枚数である 100 枚に届かず今回のアンケート調査上ではという注意書きを書かないといけないことに関して、これから継続して活動する場合、改善していく。

(参考資料)

- ・ 関東自動車株式会社

(<http://www.kantobus.co.jp/>)

- ・ 茨城交通株式会社

(<http://www.ibako.co.jp/contents/newsrelease/2015/02/8193.html>)

- ・ アルピコ交通株式会社

(<http://www.alpico.co.jp/traffic/news/001424.html>)