

# バス運賃の低廉化と訪問施設での過ごし方の 情報提供による利用意向の変化に関する研究

鈴木 雄1・日野 智2・高橋 明日香3 (1豊田都市交通研究所・2秋田大学大学院・3パシフィックコンサルタンツ)

## ✓秋田県男鹿市 路線バス定額運賃・乗り放題乗車券

### ○男鹿市地域公共交通網形成計画

基本方針3：誰でもわかり、安心して使える公共交通作り  
⇒定額運賃制度や市内公共交通の共通乗車カード等の導入検討



実証実験の実施  
①定額運賃制度：運賃が一律200円(2019/8/19~)  
②共通乗車券：1ヵ月2,000円で乗り放題(2019/8/19~2019/11/30)

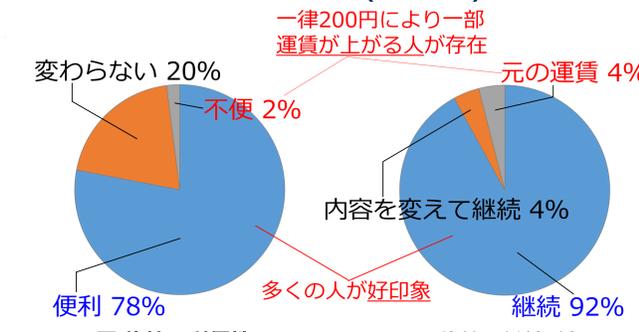
### 利用者アンケートの実施(男鹿市)

男鹿のバスをもっと使いやすく  
市では、平成30年度に策定した「男鹿市地域公共交通網形成計画」に掲げる基本方針に基づき、誰でもわかり、安心して使える公共交通作りを推進するため、定額運賃制度・共通乗車券の実証実験を行います。

【実施期間】  
①(8月19日~) 運賃一律200円に切り替えます。  
②(8月19日~11月30日) 1ヵ月2,000円の共通乗車券を発行します。  
共通乗車券をご利用になると、すべての路線が乗り放題!期間中、何回乗っても共通乗車券を提示するだけでOK。  
※小学生以下、障害者手帳をお持ちの方は必ずしも申請になります。

共通乗車券の取扱い  
男鹿北線 五里合線 男鹿中線 安全寺線 入道橋線 男鹿南線 湯西線  
共通乗車券の取扱い場所  
市内所3箇所(男鹿温泉郷、男鹿駅前、各出張所)のほか、市街地運行バス(市街地運行バス)の市内営業所でもお求めいただけます。  
秋田中トラスト(株) 男鹿営業所 男鹿駅前バス(株) 男鹿駅前営業所

ご利用・お問い合わせ  
男鹿市地域公共交通網形成計画 公共交通課  
TEL:0185-24-3122 FAX:0185-23-2922 メール:kikaku@city.oga.akita.jp



■1日あたり約28人の利用者増  
■バス利用回数が増えた人が全体の26%

利用者増&施策の継続意向が高い⇒本格導入へ(2020/1/1~)

### 4月~8月の利用者数を前年度と比較



・4月と5月はCOVID-19の影響を受けている  
・利用者数は6月~7月で1,676人増加  
・収入は6月~8月で56.4万円減少  
⇒施策により外出に寄与

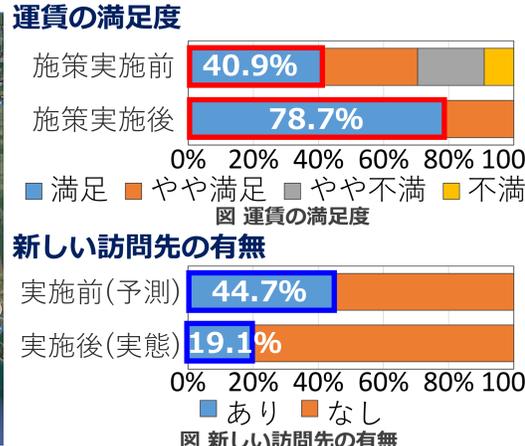
## ✓利用実態調査

### ○男鹿市路線バスの利用者・非利用者にアンケートを実施

1回目 2019/8/8 309票回収  
バス乗込み調査&投函配布  
【調査項目】  
・定額運賃制度/共通乗車券の利用による意識や行動変化  
・情報の与え方(過ごし方)による外出意識の変化  
⇒料金施策+情報による効果の把握

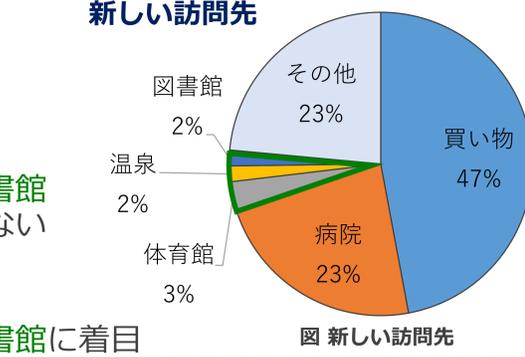
2回目 2019/11/26 79票回収  
自宅訪問調査

実証実験期間を挟んで同じ人に質問



### 施策の実施

運賃満足度向上(40.9%→78.7%)  
新しい訪問先は予測よりも少ない(予測44.7%→実態19.1%)  
新しい訪問先で体育館・温泉・図書館など趣味・娯楽での訪問場所が少ない  
⇒新しい訪問先を創出する「料金施策+情報施策」の検討  
趣味・娯楽の活動として温泉・図書館に着目



## ✓訪問施設での過ごし方の情報提供による利用促進

「①基本的な情報のみ」  
「②基本情報+運賃の変化」  
「③基本情報+運賃+施設での過ごし方」  
3パターンを示して意識を把握

### ◇男鹿温泉郷の情報の提示例◇

①基本的な情報(バス停名・時刻表)  
②基本的な情報+運賃変化  
③基本的な情報+運賃変化+過ごし方の例

②基本的な情報+運賃変化  
以前のバス運賃 往復2380円~2440円  
約1600円安い  
現在のバス運賃 往復800円

③基本的な情報+運賃変化+過ごし方の例  
7:11 バス停：小浜上 (31分)  
7:42 バス停：男鹿駅前 乗り換え待ち時間(56分)  
8:38 バス停：男鹿駅前 (47分)  
9:25 バス停：雄山閣前

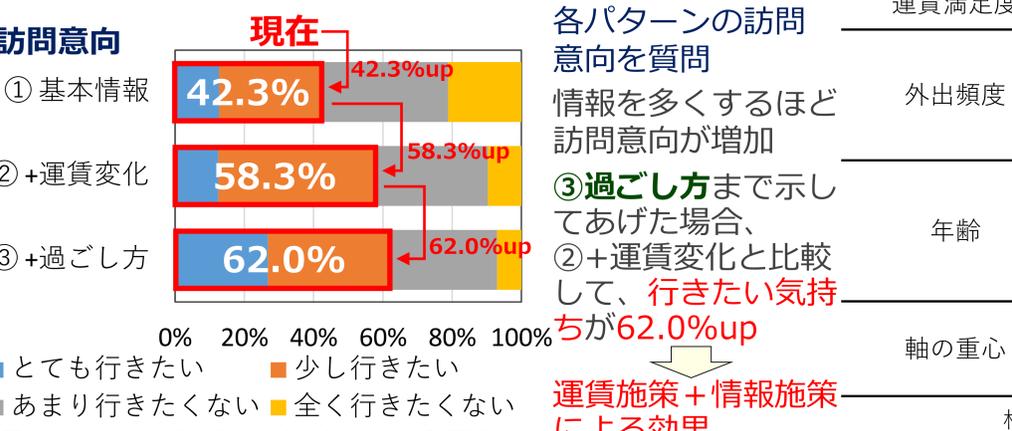
9:30 元湯 雄山閣 到着 日帰り入浴(700円) 約2時間  
11:20 元湯 雄山閣 出発

11:30 福の家 到着(レストラン) 昼食(1時間)  
12:25 福の家 出発

以下、帰宅まで

数量化理論Ⅱ類による分析  
外的基準：男鹿温泉郷利用回数増加希望 アイテム：各種要因

アイテム	カテゴリ	①基本情報		②運賃変動		③過ごし方の例	
		カテゴリスコア	レンジ	カテゴリスコア	レンジ	カテゴリスコア	レンジ
乗り換え有無	あり	0.44	0.88	0.23	0.45	-0.32	0.62
	なし	-0.44		-0.23		0.30	
総バス乗車時間	30分以内	-0.23		-0.18		-0.70	
	31~60分	0.33	0.55	-0.22	0.59	-0.02	1.54
	61分以上	-0.03		0.37		0.84	
運賃変更後の新たな行先の有無	ある	1.33	1.68	1.11	1.41	0.80	1.03
	ない	-0.35		-0.30		-0.22	
運賃変更前の運賃満足度	不満	-0.33	0.48	-0.12	0.17	0.11	0.17
	満足	0.15		0.05		-0.06	
外出頻度	週1回以下	0.30		0.43		1.11	
	週2,3回	-0.09	0.41	-0.19	0.62	-0.55	1.66
	週4回以上	-0.10		0.03		0.44	
年齢	69歳以下	0.65		0.56		0.20	
	70代	-0.06	1.71	0.23	1.89	0.04	0.68
	80歳以上	-1.07		-1.33		-0.47	
軸の重心	増やしたい	0.71		0.63		0.54	
	増やしたくない	-0.42		-0.57		-0.70	
相関比		0.31		0.37		0.39	



各情報を示した際の現在と比較した利用回数増加意向を質問  
基本情報だけ示した場合でも、28.2%の人の利用回数が増える⇒そもそも男鹿温泉郷の利用が頭に無かった人も??  
過ごし方まで示してあげた場合、現在と比較して、50.7%の人が男鹿温泉郷の利用回数が増える⇒料金施策+情報施策の効果

各パターンの情報を与えた際の利用回数増加意向への影響要因分析  
①②では乗車距離が長く、運賃割引の変化が大きい乗り換え[あり]が利用回数を増やしたい方向に影響  
③では乗り換えの時間などが示されているため乗り換え[なし]が利用回数を増やしたい方向に影響  
乗車距離が長く、運賃割引の変化が大きい乗車時間が長い人で利用回数を増やしたい方向に影響  
施策後に新しい行き先がある人で、利用回数を増やしたい方向に影響  
年齢が若い人で、利用回数を増やしたい方向に影響