

公共交通実質無料施策による利用者の行動変容の分析 ～自家用車/公共交通の利用習慣に着目して～

(株)豊田中央研究所 早川敬一郎

1. 研究の目的

公共交通無料施策による利用者の行動変容を知りたい！
愛知県内の被験者66名を対象に公共交通無料実験を実施し、その結果を分析した

2. 実験概要

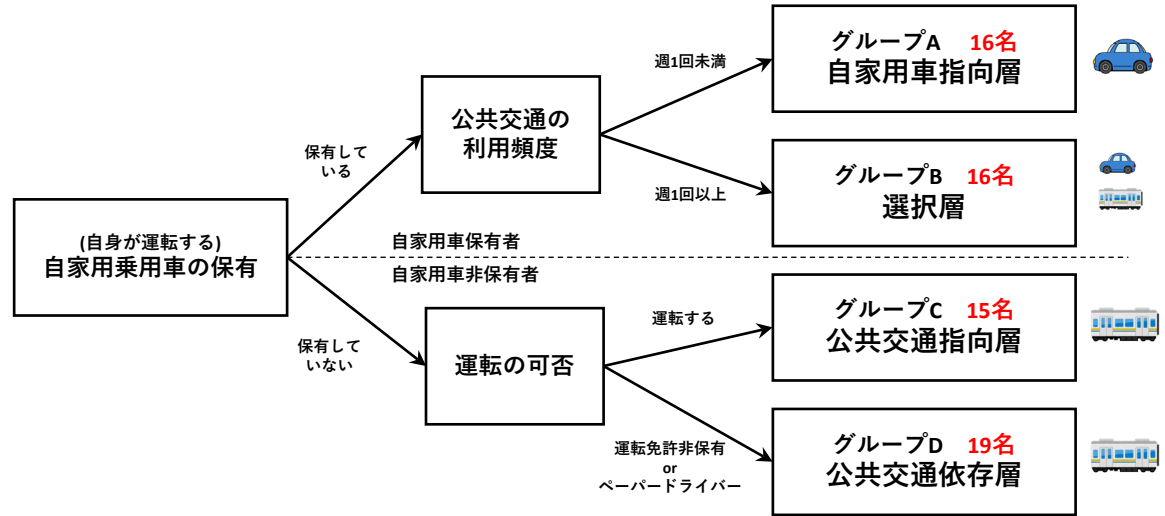
2023年8月上旬
被験者募集(66名)
事前アンケート調査

2023年9月
公共交通実験期間 (9/2(土)~10/6(金))
前半(9/2(土)~15(金)) : 公共交通利用1回につき10円の報酬
後半(9/23(土)~10/6(金)) : 公共交通利用費用の全額補助 (1日上限6回/2000円)

公共交通利用時は配布された交通ICカードを利用(乗車履歴印字用紙を後日回収)
実験期間中の外出について、日記調査(Web形式)を実施(毎日回答)
[外出の有無、自家用車利用の有無、公共交通利用区間、公共交通利用料金]
[公共交通利用区間ごとの移動目的(通勤・通学、買い物、通院、娯楽、業務、その他)]

事後アンケート調査

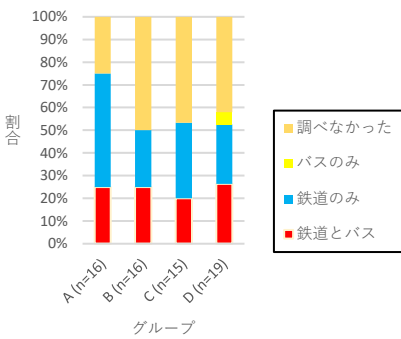
3. 被験者のグループ分け



注意点: 被験者の年齢は30歳~49歳の被験者が中心、65歳以上の高齢者は少ない

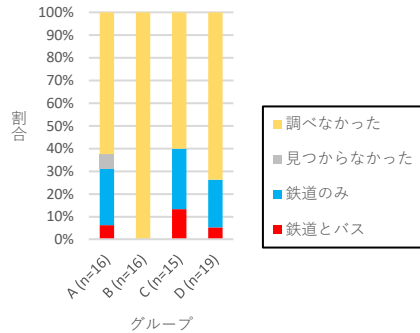
4. 事後アンケート調査の結果

Q: 被験者に選ばれて、調査以前に知らなかった情報(路線、ダイヤ、運賃など)を調べましたか?



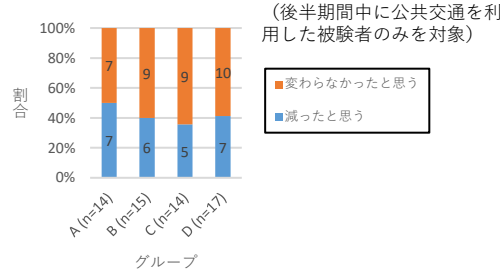
自家用車指向層(A)では70%以上が、その他のグループ(B,C,D)では半数ほどが何らかの行動を取った。

Q: 鉄道やバスででかけることのできる目的地を見つけましたか?



選択層(B)は新たな目的地を探さなかった。その他のグループ(A,C,D)では25~40%程度が目的地を見つけた。目的地を見つけた16人の内、13人が実際に訪れたA(5/5), C(4/6), D(4/5)

Q: もし、補助が無かったら、後半期間の公共交通の外出回数はどうなつたと思いますか?

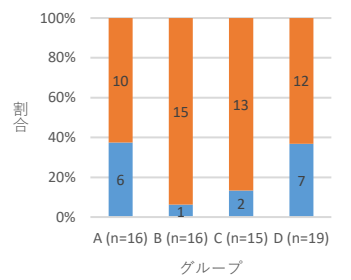


実験期間(前半、後半)の1日当たりの公共交通利用金額

	グループ	前半		後半		差の平均
		平均 (標準偏差)	平均 (標準偏差)	平均 (標準偏差)	平均 (標準偏差)	
補助が無かったら後半期間中の公共交通を用いた外出回数が減つたと思う (n=25)	A (n=7)	67 (47)	158 (149)	92	.	
	B (n=6)	327 (196)	553 (226)	226	**	
	C (n=5)	164 (68)	378 (145)	214	**	
	D (n=7)	123 (108)	347 (174)	224	**	
補助が無くても後半期間中の公共交通を用いた外出回数は変わらなかったと思う (n=35)	A (n=7)	32 (37)	120 (103)	88	*	
	B (n=9)	253 (150)	420 (385)	167	.	
	C (n=9)	212 (194)	302 (234)	91	.	
	D (n=10)	371 (555)	464 (398)	93	.	

.p<0.1, *p<0.05, **p<0.01 (片側)

Q: 今回の調査の経験を通じて、今後、公共交通(鉄道・バスなど)の利用は変化すると思いますか?



自家用車指向層(A)および、公共交通依存層(D)で、今回の無料施策を機に今後の公共交通利用が増加するとの回答が相当数存在した。

5. 政策への活用可能性

(A) 自家用車指向層

公共交通の良さを認識して今後の利用を増やそうと考える人と、利便性の悪さなど公共交通の課題を再認識する人に分かれた。
居住地域や家族構成によっては、例え無料であっても公共交通を利用しようと思わない被験者も存在した。

【被験者の声】

車で移動した方が楽だと思っていたが公共交通機関を使った方が時間も読めるしとても楽しかった。(32歳女性)

子供がいると公共交通利用のハードルが高いです。経済面だけでなく、子供や高齢者、障害者、どんな人でも公共交通が利用しやすい環境を整えるのも重要だと思います。(44歳女性)

公共交通利用促進施策のターゲット

(B) 選択層

無料施策によって公共交通の新たな面を発見しようという動きは少なく、普段通りの利用方法/目的地で公共交通の利用を増やす人が多かった。
通勤時の公共交通利用方法に変化があった被験者が複数存在した。

名古屋駅から納屋橋に行く時はいつも210円を節約するために歩くのですが、今回補助が出るということでバスに乗ることができてとても快適でした。しかも納屋橋から名古屋駅は1時間に何本も出ていることがわかりとても便利でした。(42歳女性)

まちなか賑わい促進施策のターゲット

(C) 公共交通指向層

無料施策を機に、普段と異なる目的地や経路で公共交通を最大限に活用しようとする人が多かった。
通勤時の公共交通利用方法に変化があった被験者が複数存在した。
補助が影響しないと考えた被験者の実験前後半期間の公共交通利用料金については、娯楽目的では有意差が確認できなかったが、買い物目的では後半に有意(p<0.05)に増加した。通勤のバス停を微調整した被験者もあった。
⇒外出回数が増えるわけではないが、運賃を気にせずにより本来の欲求に近い行動ができた可能性

乗り放題企画乗車券のターゲット

(D) 公共交通依存層

無料施策に興味を示した人は、この機会に新たな目的地やお出かけスタイルを発見し、今後の公共交通利用を増やす意思を示した。
無料施策に興味を示さなかった人はほとんど施策に影響されなかったが、一部の人は乗り継ぎ割引等の制度面の発見により今後の公共交通利用を増やす意思を示した。

遠出できてよかった。スタンプラリーなども知って、今後のお出かけ意欲もわいた。(46歳女性)

普段あまり行かない場所に2回ほど行けてちょっとだけ人生が豊かになった。普段は休みの日は殆ど家の近くや数駅先くらいしか行かなかったが繁華街へ行って楽しめた。(39歳男性)

外出頻度増加促進施策のターゲット