

5. 公共交通の利便性について

5-1 バスの利便性の変化

(1) バス利用者の変化

- ① バスの利用者は、乗降者数で見ると平日が約 21%、休日で約 13%の減少となっている。利用者が減少した要因は、通勤・通学時に自動車に一時的に変更したこと、バス遅れなどの実験による心理的影響と考えられる。

実験中のバス乗車人数は、平常時と比べて平日で約 490 人 (29%)、休日では約 200 人 (17%) 減少している。また、降車人数は、平日約 260 人 (14%)、休日では 140 人 (11%) の減少となっている。

移設された長岡天神 (西行き) の乗車人数は、平日で約 890 人減少しており、長岡天神南が約 540 人増加している。休日は、長岡天神が約 580 人減少、長岡天神南で約 460 人増加している。

一方通行化とバス停の移設により、長岡天神南の利用者の増加が顕著であったが、実験中での交通手段に大きな変化は見られない。また、アンケート調査の結果からも、駅から長岡天神南バス停へのアクセスに対する情報提供では、過半数を超える利用者からの評価を得ている。しかし、全体的には、実験中のバス利用者の減少傾向が見られた。

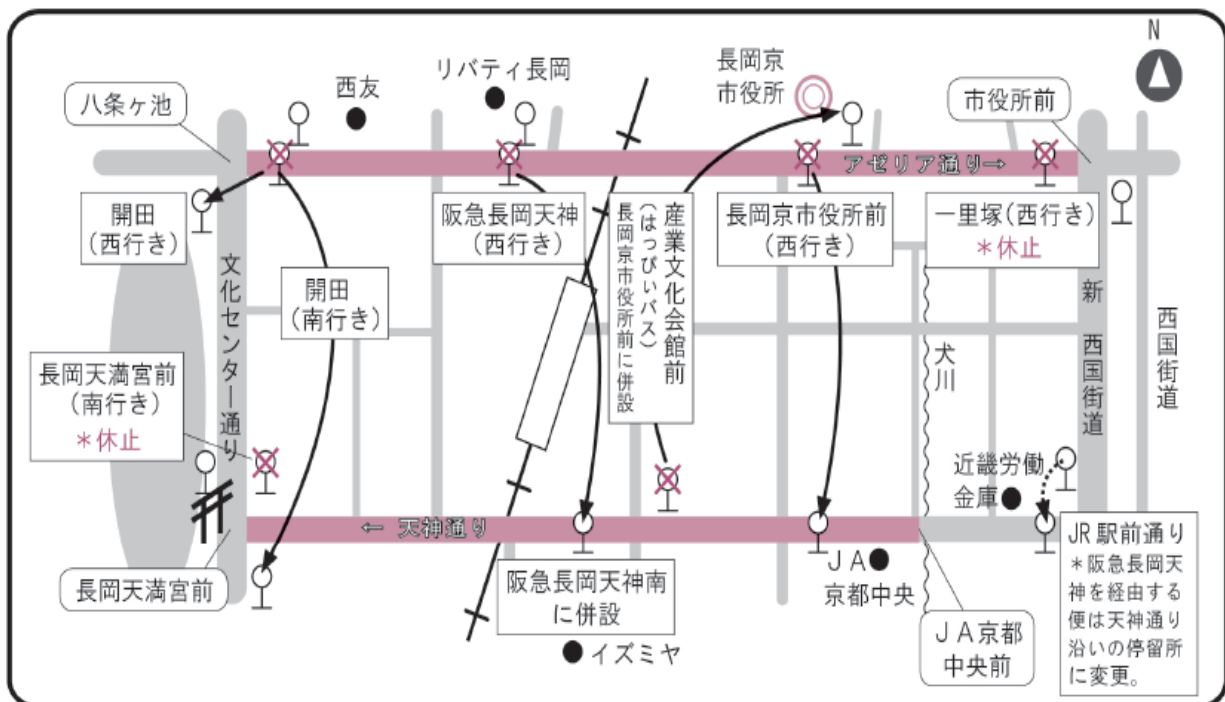


図 5-1-1 社会実験時のバス停変更

表 5-1-1 バス停別乗降者数(12 時間計)

乗降客数		阪急長天	阪急長天南	開田(東行き)	開田(西行き)	市役所前	合計
平日	平常時	2,688	115	207	242	343	3,595
	実験時	1,425	833	235	196	154	2,843
	増減量	-1,263	718	28	-46	-189	-752
	増減率	-47%	624%	14%	-19%	-55%	-21%
休日	平常時	1,932	66	154	165	173	2,490
	実験時	954	760	205	144	92	2,155
	増減量	-978	694	51	-21	-81	-335
	増減率	-51%	1052%	33%	-13%	-47%	-13%

表 5-1-2 バス停別乗車人数(12 時間計)

乗車数		阪急長天	阪急長天南	開田(東行き)	開田(西行き)	市役所前	合計
平日	平常時	1,242	24	72	204	175	1,717
	実験時	355	562	59	176	75	1,227
	増減量	-887	538	-13	-28	-100	-490
	増減率	-71%	2242%	-18%	-14%	-57%	-29%
休日	平常時	876	12	40	124	109	1,161
	実験時	295	472	44	106	49	966
	増減量	-581	460	4	-18	-60	-195
	増減率	-66%	3833%	10%	-15%	-55%	-17%

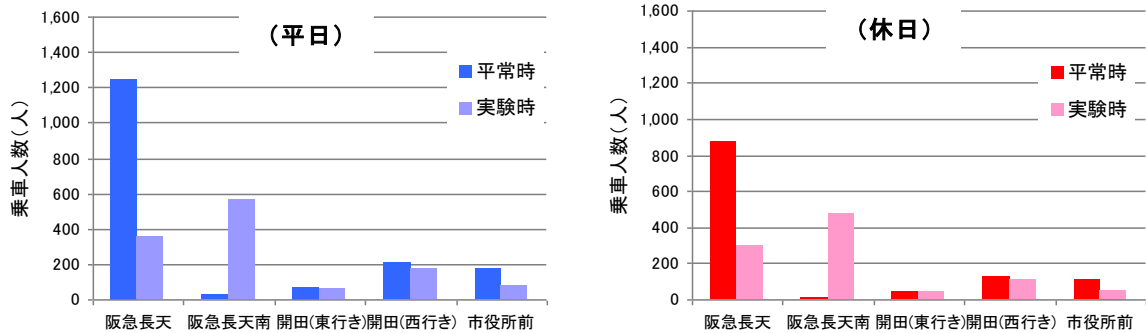


図 5-1-2 バス停別乗車人数(12 時間計)

表 5-1-3 バス停別降車人数(12 時間計)

降車数		阪急長天	阪急長天南	開田(東行き)	開田(西行き)	市役所前	合計
平日	平常時	1,446	91	135	38	168	1,878
	実験時	1,070	271	176	20	79	1,616
	増減量	-376	180	41	-18	-89	-262
	増減率	-26%	198%	30%	-47%	-53%	-14%
休日	平常時	1,056	54	114	41	64	1,329
	実験時	659	288	161	38	43	1,189
	増減量	-397	234	47	-3	-21	-140
	増減率	-38%	433%	41%	-7%	-33%	-11%

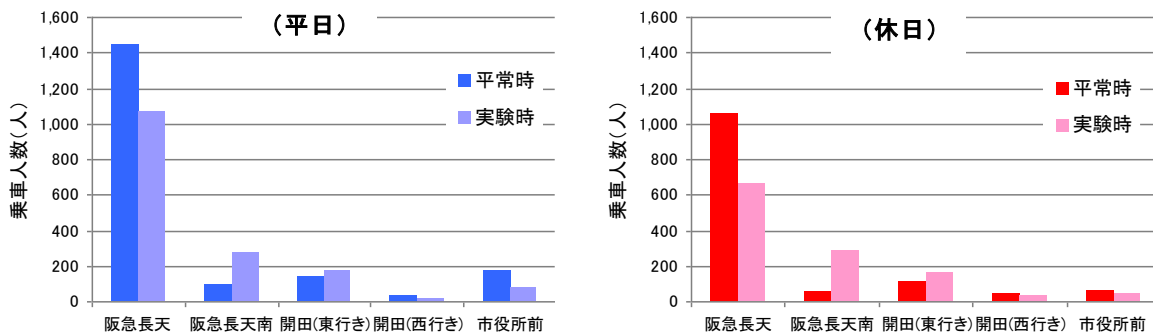
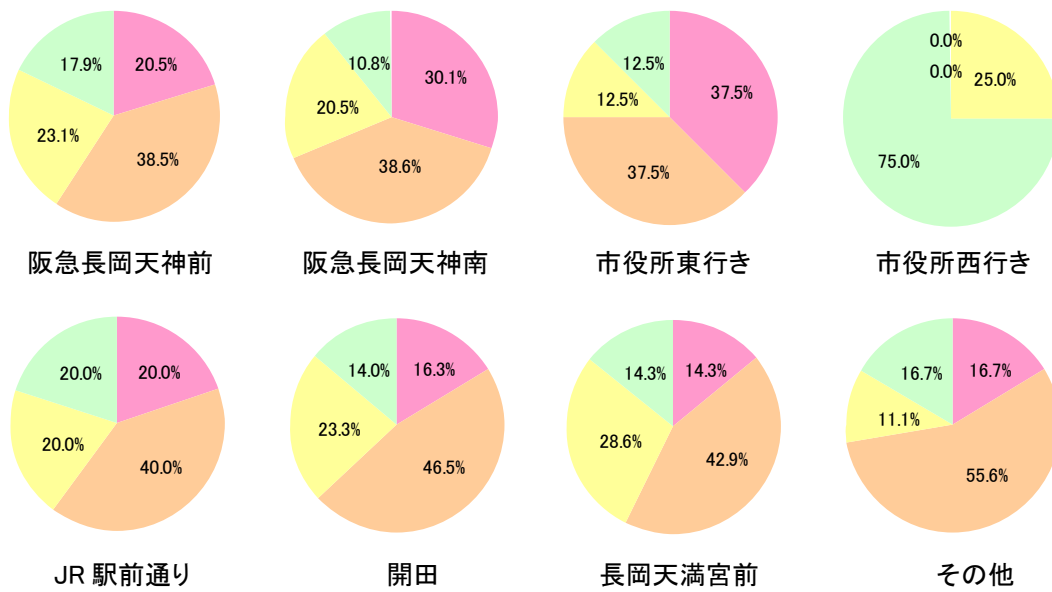


図 5-1-3 バス停別降車人数(12 時間計)



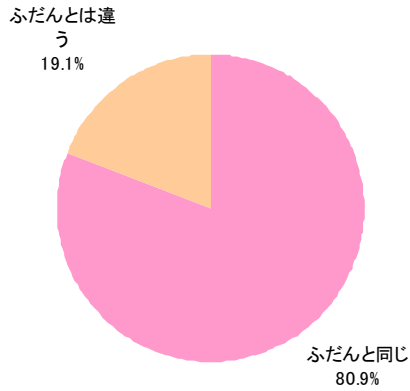
注) 上記の図は、無回答を除いた比率

- 大変分かりやすかった
- なんとなく分かった
- やや分かりにくかった
- かなり分かりにくかった

図 5-1-4 乗車バス停別の位置の分かりやすさ

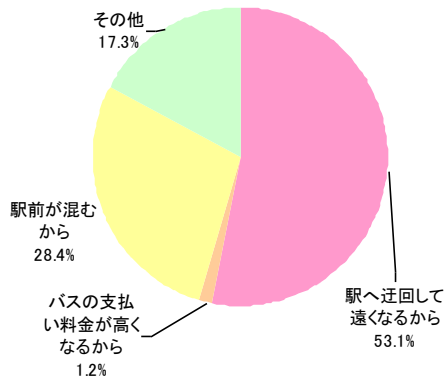
(2) 駅までの利用交通手段への影響

- ① 駅周辺の歩行者・自転車利用者通行量から判断すると実験に伴う駅利用者の減少は見られない。
- ② 駅への交通手段については、出勤時の駅への交通手段を自動車等へ変更との回答が約 19%あり、バスの遅れ、バス路線の変更による迂回時間が生じるなどの影響があったと判断できる。



注) 無回答を除いた比率

図 5-1-5 駅への交通手段を変えた比率
(鉄道利用者アンケートから)



注) 無回答を除いた比率

図 5-1-6 駅への交通手段を変えた理由

(1) はっぴいバスの利用状況

実験期間中の10月23日(土曜日)、24日(日曜日)に体験乗車として、アゼリア通り、天神通りを巡回する無料のシャトルバスが運行された。その間の利用者数は下表に示す通りである。

表 5-1-4 はっぴいバス乗車人数

運行日	乗車人数
10月23日(土)	60名
10月24日(日)	18名

(4) バス遅れ時間の変化

- ① アゼリア通りのバス到着遅れは、平日で平均で2~8分であり、最大では14時台で17分となっている。休日も遅れ時間は平日と同程度であるが、最大遅れ時間は12分となっている。
- ② 通勤・通学時の7~8時台でみると平均6~7分、最大12分の遅れとなっている。
- ③ 天神通りのバス遅れを開田北バス停でみると、平日は平均1分から3分、最大で7分で、13時台、15時台に発生している。休日は、平日よりも遅れ時間が短縮しており、最大でも5分となっている。

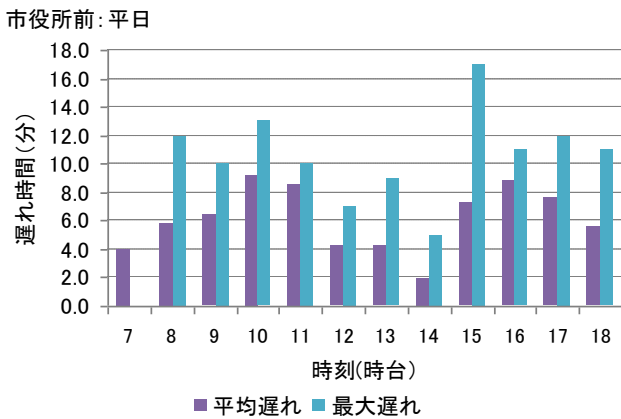


図 5-1-7 市役所前バス停到着遅れ時間
(実験中、平日)

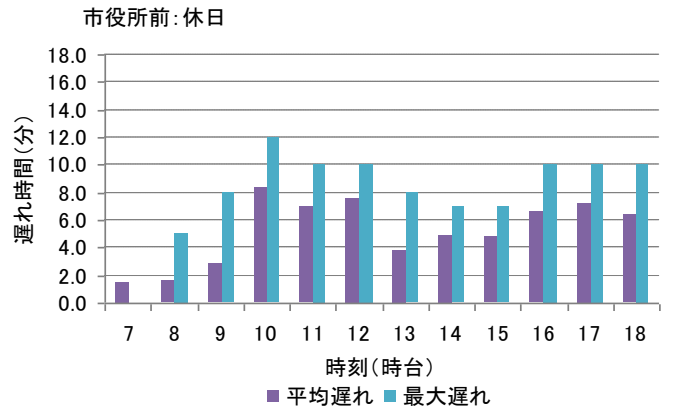


図 5-1-8 市役所前バス停到着遅れ時間
(実験中、休日)

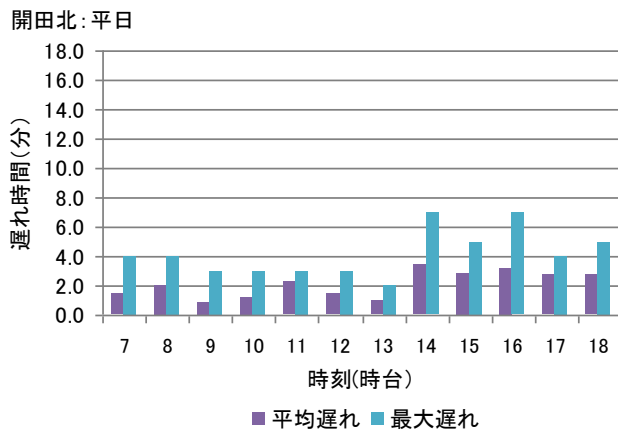


図 5-1-9 開田北バス停到着遅れ時間
(実験中、平日)

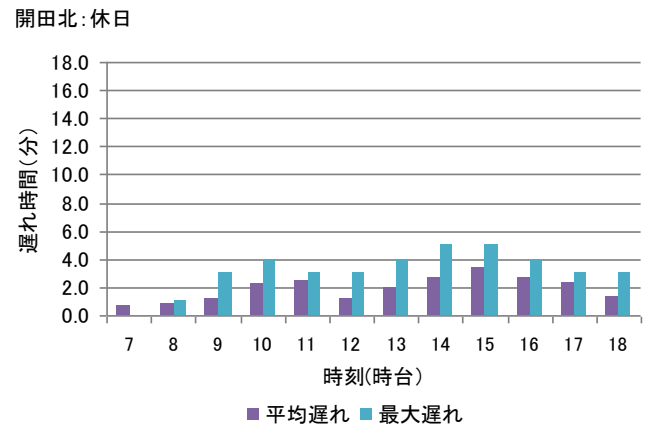


図 5-1-10 開田北バス停到着遅れ時間
(実験中、休日)

(5) バス利用者の評価

- ① 実験時のバス停位置、ルートが変更されたことに対して、約 7 割の人が、「バス停まで遠くなり不便」と回答。特に 65 歳以上の高齢者でその比率が高くなっている。
- ② 自由意見からも、同様の意見が見受けられた。

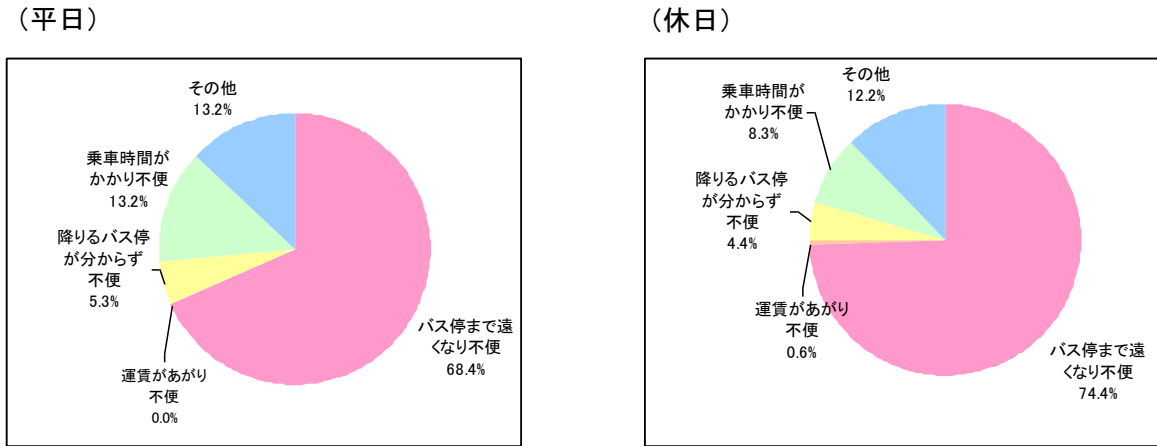


図 5-1-11 バス停位置、ルート変更に対する感想

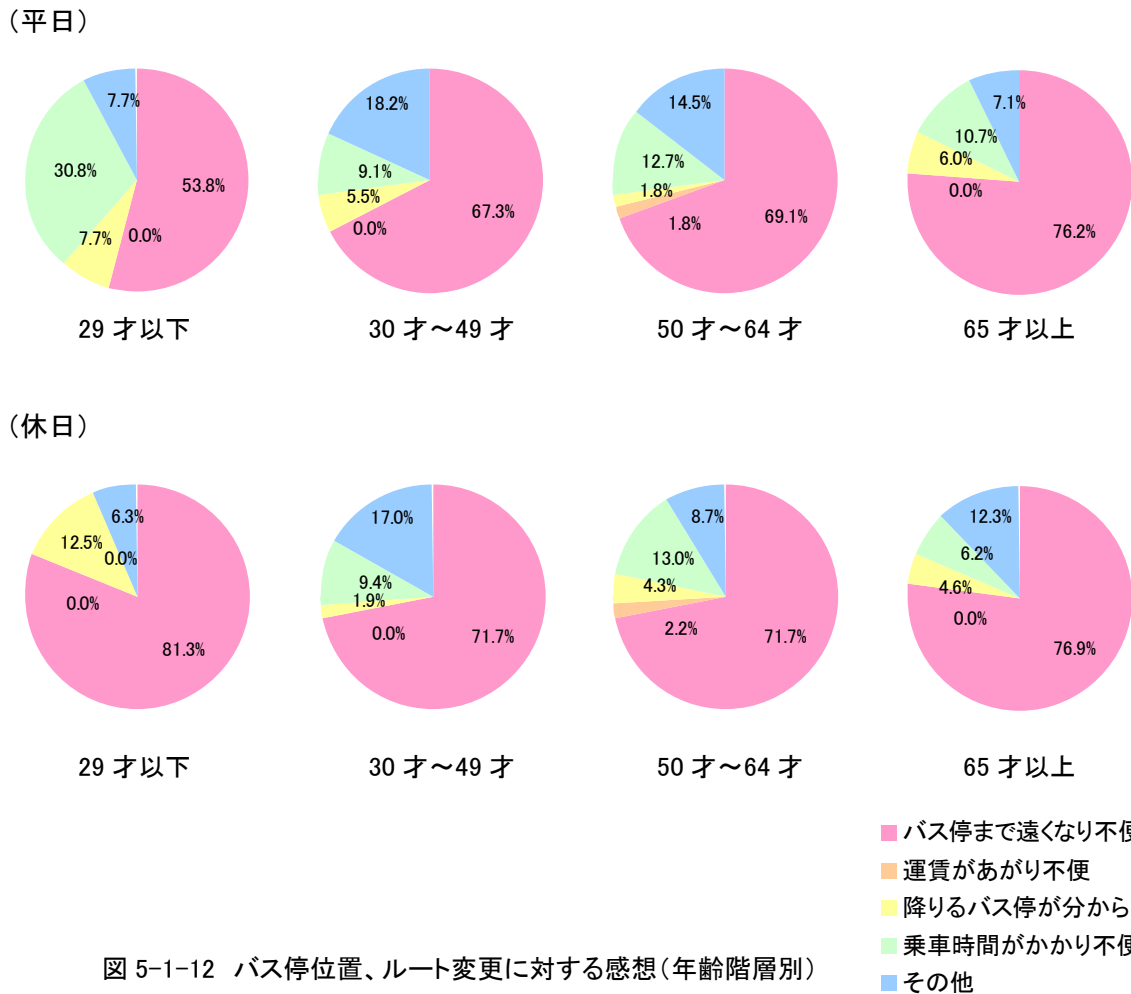


図 5-1-12 バス停位置、ルート変更に対する感想(年齢階層別)

注) 上記の図は、無回答を除いた比率

5-2 タクシー利用の利便性の変化

- ① タクシー事業者へのアンケートから、利用者から「何度も不満が聞かれた」(58%)、「少し不満が聞かれた」(28%)の比率は約 86%あり、タクシーの迂回などによる時間の増加、料金の増加に対する不満があったことが分かる。
- ② 自由意見からも、同様の意見が見受けられた。

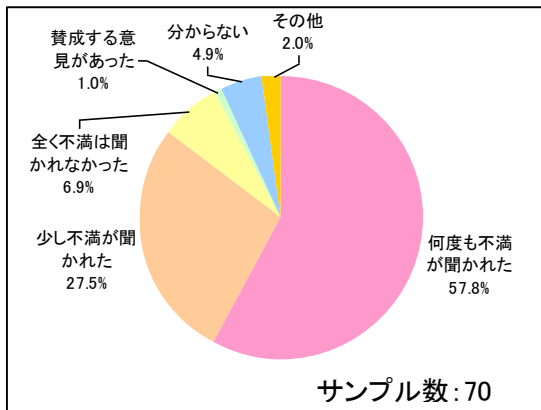


図 5-2-1 タクシーの利用客からの不満の有無

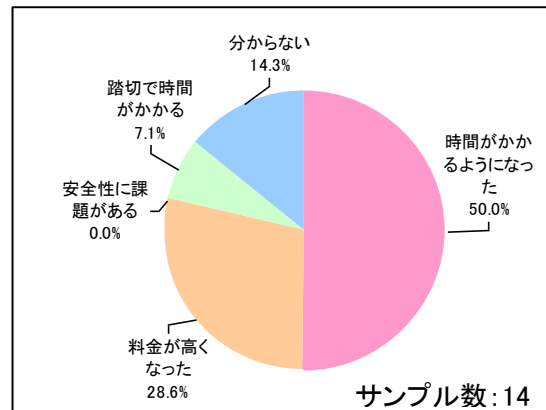


図 5-2-2 タクシーの利用客の評価

注) 上記の図は、無回答を除いた比率

5-3 公共交通事業者の評価

公共交通事業者（バス、タクシー）に対するアンケートの自由意見から、社会実験に対する評価をまとめると次のようになる。

- ① 一方通行化に対する反対は多いものの、必ずしも反対が多数派とは言えない。反対の意見の多くは渋滞による遅れ、混雑に対するものである。
- ② 賛成意見の理由は、平常時に自転車、歩行者、車両の混在が解消されたことが挙げられている。
- ③ 意見で特徴であったのは、自転車のマナーに対する意見が数多くあったことである。バス、タクシー運転者からみても、自転車のマナーの悪さ、危険性の高さが指摘されている。

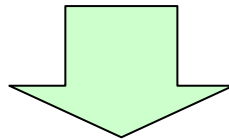
表 5-3-1 主な自由意見

意見内容
一方通行は脇道にして主道は今まで通にしてほしい。
例えば、週末、祝日のみ、特にイズミヤ天満宮通りのみ的一方通行規制にすれば良いと思います。
自転車歩行者のスペースがあっても車道を通行され、また乗用車の方も自転車スペースをまたぎ、社会実験の目的が理解されてなかったのが残念です。
実験期間が仮に1カ月あれば、また違う状況があったかもしれない。歩行者自転車のスペースを設定した分、自動車にしわ寄せがきたかも？
もう少し考えてから社会実験をしてほしかった。
<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞を緩和することができれば一方通行も良いと思う。 ・期間中、以前より自転車乗り、歩行者の通行マナーが悪かった。交通弱者どころか、我が物顔の無茶な市民が多い。
自転車も好きなように走って、車も白線を守らんと走って、もうちょっと前もってわかるように説明してほしい。
<ul style="list-style-type: none"> ・阪急電車を高架にする。 ・踏切をなくす。 ・歩行者と車道の区別をはっきりする。
歩道が狭いのはわかるが、自動車レーンがあるのに守らないのが困る。
<ul style="list-style-type: none"> ・天神通り西寄の細い箇所は一方通行で走りやすかった。このまま一方通行にして欲しいくらいでした。 ・アゼリア通は常に渋滞で運行が遅れた。 ・車道がせばめられていて圧迫感があった。(アゼリア) ・車道の右側を対抗してくる自転車とのキョリが近く大変走りづらかった(アゼリア) ・一方通行化には賛成ですが、今回の渋滞の原因を調べて実施してほしい。なにより踏切をなくす方向で努力していただきたい。
通行規制していても自転車などはルールを守らないので規制することで走りづらかった。
せっかく自転車レーンがあるのに通行しない自転車を注意しないガードマン！！自転車のマナーが悪い！！
交通渋滞を招き、排ガスたまり、かなりの不便を生じてでもバリアフリーなるものはやらなあかんのか疑問で大反対。といても結局やるんだろうが。
アゼリア通り、天神通りが渋滞で仕事にならない。また一般車両が渋滞のため周辺の道路に迂回するため、住宅地の狭い道の交通量が増え、事故の危険性が増す。一方通行には絶対反対です。
お客様に怒られた。いろいろな面で今まで通りの通行が良い。 特にお客様が「なぜ、どうしてこんな事をするか」とイカリがありました。
<ul style="list-style-type: none"> ・一方通行にするのであれば、天神通は東行き、アゼリア通は西行きが良いのではないかと。又自転車と歩行者は車の右側を通行するのがのぞましい。又、南北の通りも一方通行にするべきである。 ・何もかもやった所で一方通行にするのでなければ反対です。それより自転車に乗る人に指導すべきである。 ・バスの客：東へ行くのは京駅までの人、あとバスを乗り換える。西へ行くのはそれぞれの町たくさんの人が乗る。
タクシーの乗務員です。このバリアフリーは反対です。お迎えに行くのに時間がかかりすぎ、料金が2~3メートル高くなった。
安全性に課題がある。(廻り道がせまいので人、自転車と毎度も当たりそうになりました)お客様も絶対反対でした。
駐車車両があってもスムーズに通れるようになった。自転車や歩行者との間隔が多く取れて安全だと感じた。早期に一方通行化を実現してほしい。
ぜひ一方通行にしていきたいと思います。普段は駐車車両や歩行者自転車が入り乱れて通行が困難です。一方通行になれば安全に走行できます。
自転車のマナーが悪すぎる。自転車用道が道の左右に代わるので、自転車が専用道を走らない。
バリアフリーの検討は賛成ですが、自転車、二輪車のマナーの悪さがひどすぎる。
バスの運行時間がかなり長くなり大幅に遅れるので、一方通行化はしないでほしい。
バスの乗務員ですが、二輪レーンを通らず、自転車が逆走してくるためかなり危険。ガードマンが二輪レーンに誘導していない。車道と二輪レーンが交差しているところが危険。バス停にバスを寄せるときに前後からバイクや自転車がすり抜ける。電車が高架になれば渋滞はかなりなくなる。

5-4 今後の検討課題

【社会実験の結果の要約】

- ① バスの乗降客数が社会実験時に 13%~20%減少。通勤・通学時に自動車に一時的に変更したこと、バス遅れなどの実験による心理的影響と考えられる。
- ② 一方通行化によるバス停の移設に対する利用者からの不満が多かった。特に身体的な負担の大きい高齢者からの不満が多い。また、タクシー利用者からは、迂回による時間増、支払い料金の増加に対する不満がある。
- ③ アゼリア通りの滞留によるバスの所要時間が増加。平均で2~8分であり、特に通勤時の遅れに対する不満が多い。
- ④ 交通事業者からは、一方通行化に対する不満があるものの、通行の安全性向上に対する評価されている。



【今後の検討課題】

① アゼリア通りの通行円滑化による運行サービスの維持・向上

社会実験では、車両の滞留がバスの遅れ時間が生じ、利用者に対する利便性の低下が生じたが、仮に一方通行化を実施した場合には、平常時と同程度の運行サービスを確保することで、市民生活サービスの維持・向上が重要となる。

② バスルート、バス停の移設のデメリットの解消

一方通行化を実施した場合、バス停の移設による乗換え移動の負担増、ルートが変わることによる迂回など利用者の利便性低下を補完・改善するための対策の検討が必要となる。(長岡天神駅周辺での新たな乗換え施設整備、移動の負担軽減、路線バスルートの変更、コミュニティバスの活用などの検討)

③ 一方通行化に伴う交通安全性向上策の検討

一方通行化の結果として自動車、自転車、歩行者の分離による安全性の向上に対する評価と自転車利用者マナーの悪さへの指摘があり、一方通行化を実施する場合その効果を活かすための啓発・PRなどの対策検討が重要となっている。