

IV-422

東北新幹線盛岡以北開業に伴う一戸町に おける公共交通機関の選好意識調査

警視庁	正会員	浅倉	裕嗣
岩手大学工学部	正会員	岩佐	正章
岩手大学工学部	正会員	安藤	昭

1. はじめに

ここ数年、全国的に交通体系が大きく変化してきている。新全国総合開発計画等により高規格の幹線道路網、高速鉄道網等の各種交通機関も順次整備されてきている。岩手県においても、これらの開発により、多くの方面において影響を受けており、東北・八戸自動車道の開通、東北新幹線の開通等が例にあげられる。東北整備新幹線盛岡以北開業により岩手県北地域の市町村では、交通環境が大きく変化することが予想される。本研究では、岩手県北地域の一戸町を例に現在および東北整備新幹線開業後の交通環境について、一戸町民の方々へ意識調査を行い、一戸町民の方々の意向を考慮し、在来線の問題も含めて今後の一戸町を中心とした一戸～盛岡間の総合交通について調査研究を行い、1つの提案をすることを目的としたものである。

2. 本研究の概要

一戸町は岩手県北地域の二戸郡の南東部に位置し、現在の一戸町の人口は約18000人、高齢者の割合が多い。一戸～盛岡間の公共交通機関は、JR東日本の東北本線のみで、高速バスは運行していない。一戸町の北側に隣接している二戸市は東北新幹線の二戸駅が、南側に隣接している岩手町には東北新幹線の沼宮内駅が建設予定である。東北新幹線盛岡以北建設により一戸町の交通環境は大きく変化すると思われる、以上の事より調査対象地域とした。現在一戸～盛岡間は1日に、普通列車が8本で約2時間おき、所要時間は約70分、特急列車が12本で約1時間おき所要時間は約40分で運行されている。貨物列車は1日25本運行されている。

本研究の調査方法として、今後一戸～盛岡間に運行される予定の各種公共交通機関の選好意識と選択要因を調査するために、一戸町在住の成人の中から住民票をもとにランダム・サンプリングによりアンケートを郵便調査法を用いて実施し、調査対象者とした。調査期間は平成7年12月26日から平成8年1月10日まで行い、1017通を郵送し423通返送された有効回答票は293通、全回収率41.59%有効回答率28.81%である。

3. 一対比較法による一戸～盛岡間の各種交通手段の評価

(1) 在来線存続時の全被験者を対象にした一対比較法

在来線存続時の全被験者を対象にした一対比較法の尺度図を図1に示す。この状況の交通手段は、東北新幹線が建設され、在来線も存続し、直通バスも運行されたと仮定した場合であり、最も交通環境に恵まれている状況である。尺度図より2在来線普通、4第三セクター、1在来線特急の群と5高速バス、3新幹線、6路線バス、の群に分けて考えられる。前記の群の交通機関の方が評価が高い。これは、現在運行されている在来線に近い交通機関を住民は望んでいることがわかる。これらの鉄道が上位にある理由として「運賃の安さ、所要時間の短さ、時間の正確さ」が主な要素としてある。分けられた2つの群の差は、尺度図より0.73と開いており、後記の群の交通機関に対して住民は選好性が低いということが考察できる。

(2) 在来線廃止時の全被験者を対象にした一対比較法

在来線廃止時の全被験者を対象にした一対比較法の尺度図を図2に示す。この状況の交通手段は、東北新幹線が建設され、直通バスも運行されるが、在来線は廃止されると仮定した場合であり、このケースが今後の一戸町において最も現実的な状況である。尺度図より4第三セクターと5高速バス、3新幹線、6路線バス、の群に分けて考えられる。これは、現在運行されている在来線に近い交通機関を住民は望んでいることがわかる。第三セクターが上位にある理由として先と同様として考えられる。また、分けられた2つの群の差は、

尺度図より0.97と大きく開いており、後記の群の交通機関に対して住民はかなり選好性が低いということが考察できる。在来線が廃止された場合には、在来線存続時と比較すると高速バスに対する評価が高くなっており、高速バスは、第三セクターや現在ある在来線に比較的近い交通機関と考えられる。

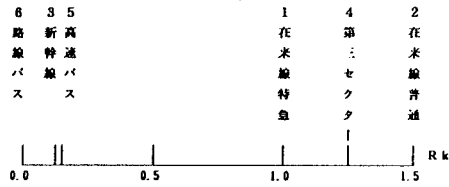


図1 在来線存続時の全被験者を対象にした尺度図

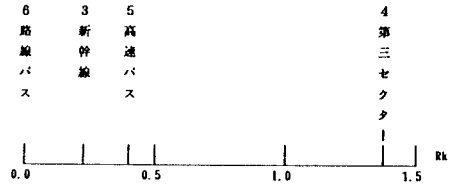


図2 在来線廃止時の全被験者を対象にした尺度図

（3）在来線存続時の60才以上の高齢者を対象にした一対比較法

在来線存続時の60才以上の高齢者を対象にした一対比較法の尺度図を図3に示す。60才以上の高齢者は一般に交通弱者と考えられる。尺度図より2在来線普通、4第三セクター、1在来線特急の群と5高速バス、6路線バス、3新幹線、の群に分けて考えられる。これは、全被験者を対象した場合と同様の群に分けられているため、現在運行されている在来線に近い交通機関を住民は望んでいることがわかる。これらの鉄道が上位にある理由としては全被験者を対象した場合と同様である。しかし、分けられた2つの群の差は、尺度図より0.62と全被験者を対象した場合の結果ほど大きく開いておらず、60才以上の高齢者は全被験者を対象した場合よりは後記の群の交通機関に対する選好性が高いと言える。また、全被験者を対象した場合においては、最も評価の低い交通機関が路線バスであったのに対し、60才以上の人は、新幹線に対する評価が最も低かった。これは、「速達性よりも運賃の安さの方が重要」と考えているためと考察される。

（4）在来線廃止時の60才以上の高齢者を対象にした一対比較法

在来線廃止時の60才以上の高齢者を対象にした一対比較法の尺度図を図4に示す。60才以上の高齢者のみを対象にしている。尺度図より、4第三セクターと5高速バス、6路線バス、3新幹線、の群に分けて考えられる。これは、現在運行されている在来線に近い交通機関を住民は望んでいることがわかる。第三セクターが上位にある理由として全被験者を対象にした場合と同様として考えられる。また、分けられた2つの群の差は、尺度図より0.96と大きく開いており、後記の群の交通機関に対して住民はかなり選好性が低いということが考察できる。先と同様に、60才以上の高齢者は、新幹線に対する評価が最も低かった。

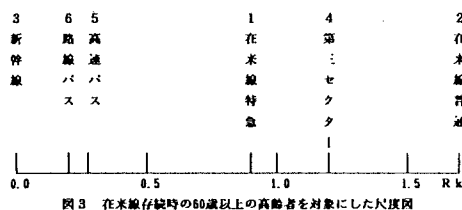


図3 在来線存続時の60歳以上の高齢者を対象にした尺度図

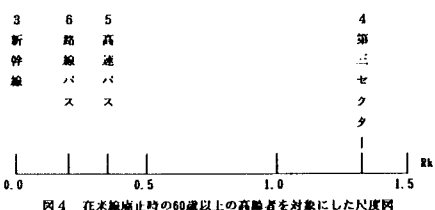


図4 在来線廃止時の60歳以上の高齢者を対象にした尺度図

4. おわりに

国は、並行している在来線を東日本旅客鉄道の経営から切り離すことを基本方針としている。一戸町内には東北・八戸自動車道が東西に、国道4号線も東北本線沿いに南北に伸びている。国道4号は、道路整備もされており、一戸～盛岡間に高速道経由の高速バスや国道4号線経由の路線バスを運行させることも可能だが、路線バスは、冬期は途中の奥中山付近が特に積雪が多く豪雪地帯のため定時に運行は困難と考えられる。また、東北本線には、貨物列車が1日に往復50本運行されており、貨物列車の適当な迂回路線もない。幸いにして、岩手県には昭和59年に全国初の第三セクター経営の鉄道会社三陸鉄道がある。三陸鉄道は開業以来まで近年まで第三セクターでは珍しい黒字経営をしており、岩手県は第三セクターによる経営の知識や経験も豊富である。これまでの調査結果と東北整備新幹線の現状より、東北新幹線の盛岡以北が開業した際には、並行在来線の路床・線路などの設備は廃止とせず第三セクターによる経営が望ましいと思われる。