

盛岡市青山地区におけるバス交通の利用実態調査

A Survey on Transportation Demand of Bus transit in Aoyama, Morioka city*

谷本真佑**・南 正昭***・安藤 昭****・赤谷隆一*****

By Shinsuke TANIMOTO**・Masaaki MINAMI***・Akira ANDO****・Ryuichi AKATANI*****

1.はじめに

バスの規制緩和や鉄道の3セク化・民営化など、近年における公共交通の経営形態の変化は地方部の交通環境に大きな影響を与えている。

盛岡市においても、オムニバスタウン事業指定や、東北新幹線の八戸延伸に伴う並行在来線の経営分離などにより、ここ数年で公共交通の利用環境は大きく様変わりしてきた。

本研究では、盛岡市青山地区におけるアンケート調査をもとに公共交通機関の利用状況を調べ、当該地域における将来交通計画の支援となるための基礎的な知見を得ることを目的とする。

2.研究方法

(1) 調査対象地域

本研究で調査対象地域とした青山地区を図-1に示す。青山地区は盛岡市北西部に位置し、対象地域の人口は約36,000人である。この地区では、オムニバスタウン計画の中心施策の1つである「青山ゾーンバス」の実証運行が昨年10月から行われている。また、第3セクターであるIGRいわて銀河鉄道の青山新駅が、2006年3月に供用開始予定である。

(2) 調査目的と方法

青山新駅とゾーンバスの選好特性、当該地域での冬季積雪時を考慮した交通手段分担の変化等を明らかにするために、対象地域においてアンケートによる調査を実施した。調査内容は以下のとおりである。

- ・「青山ゾーンバスシステム」に対する意識
- ・盛岡市中心部への移動方法
- ・盛岡市中心部への外出目的
- ・公共交通に望むことについて
- ・個人属性

調査は、青山地区の住民を対象に平成16年1月20日から23日に実施した。調査票の配布・回収は直接訪問によって行い、配布数は953票、有効回答数は824票、有効回収率は86.5%であった。個人属性は図-1の通りである。

***Key Words :** 公共交通, バス交通

**学生員, 岩手大学大学院工学研究科建設環境工学専攻
(岩手県盛岡市上田4-3-5, TEL:019-621-6453)

***正会員, 博(工), 岩手大学工学部建設環境工学科

****正会員, 工博, 岩手大学工学部建設環境工学科

*****正会員, 岩手大学工学部建設環境工学科

3.調査結果・考察

ここでは、ゾーンバスシステム導入前(平成15年1月)に当研究室で実施したアンケート調査との比較や、性別・年齢層間等についての分析結果を示す。

(1) ゾーンバスシステムの認知度について

図-2は、青山ゾーンバス導入前後における、「ゾーンバスシステム」の認知度を示したものである。導入前後で比較すると、「名前も内容も知らない」と答えた人が20.8%から6.8%にまで大幅に減少した一方、「名前も内容も知っている」「名前だけ知っている」を合わせた人が79.2%から93.2%に増えた。

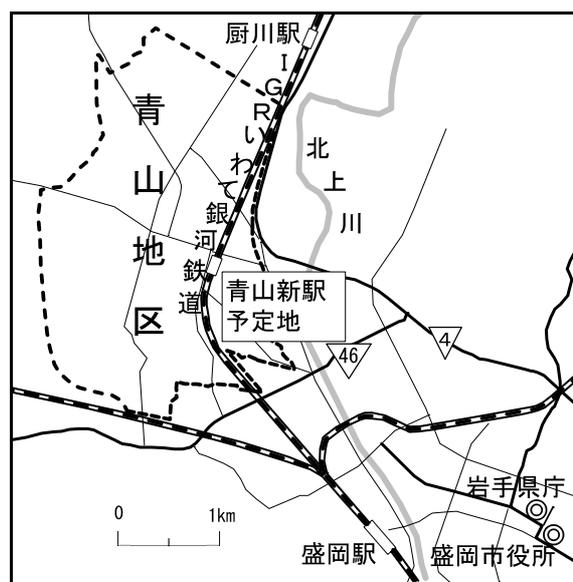


図-1 調査対象地域

表-1 被験者属性

	男性		女性		合計	
	人数 (人)	構成比 (%)	人数 (人)	構成比 (%)	人数 (人)	構成比 (%)
10代	12	1.5	26	3.2	38	4.6
20代	21	2.5	35	4.2	56	6.8
30代	32	3.9	69	8.4	101	12.3
40代	31	3.8	83	10.1	114	13.8
50代	39	4.7	103	12.5	142	17.2
60代	69	8.4	109	13.2	178	21.6
70代~	74	9.0	91	11.0	165	20.0
未回答	1	0.1	29	3.5	30	3.6
合計	279	33.9	545	66.1	824	100.0

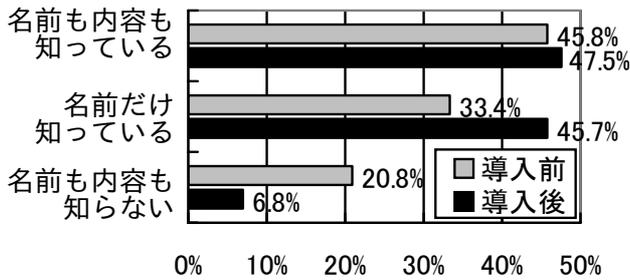


図-2 ゾーンバスシステムに対する認知度

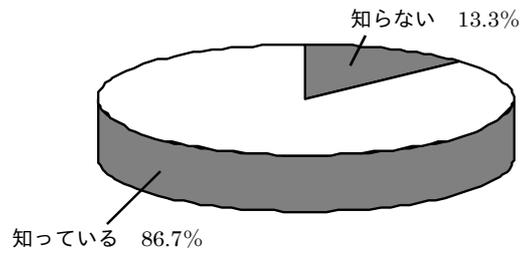


図-4 青山ゾーンバスが現在運行されていることに対する認知度

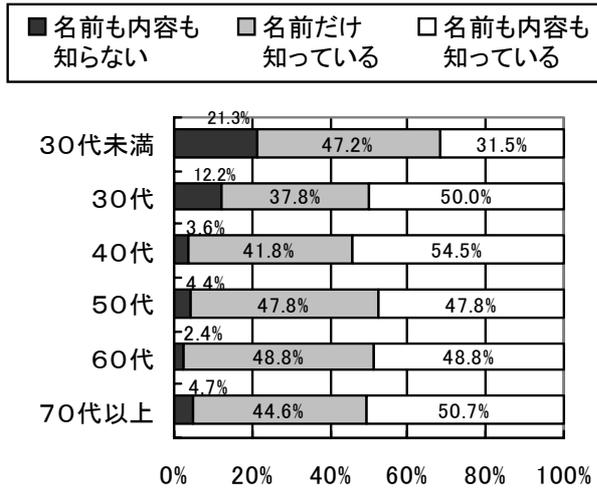


図-3 年齢別のゾーンバスシステム認知度

図-3は、年齢層別に見たゾーンバスシステムの認知度である。「名前も内容も知らない」と答えたのは、40代以上の各世代は5%未満であるのに対し、30代では12.2%、30代未満では21.3%となった。また、「名前も内容も知っている」を見ると、ほとんどの世代で50%前後の認知度を示している中、30代未満は31.5%と低かった。若い世代ほどゾーンバスシステムの認知度が低い傾向が見て取れる。

ゾーンバスシステムの認知度を男女別に見たところ、大きな差は見られなかった。

(2) 青山ゾーンバスの運行に対する認知度について

図-4は、「現在青山ゾーンバスが運行中であることをご存知でしたか」という質問に対する回答結果である。「知っている」は全体の86.7%を占め、全体的には運行中の青山ゾーンバスは良く知られている結果となった。

図-5は、図-4の結果を年齢層別に示したものである。「知っている」と答えた人の割合が全体的に多いが、「知らない」と答えた30代未満が29.9%、30代では15.5%となった。割合は少ないものの、ここでも若い世代の認知度が他の世代より低い傾向が見られる。また、青山ゾーンバスの運行に対する認知度にも男女間の大きな差は見られなかった。

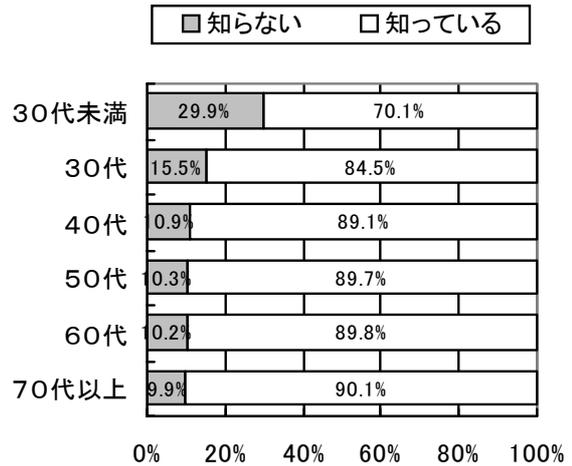


図-5 青山ゾーンバス運行に対する年齢別の認知度

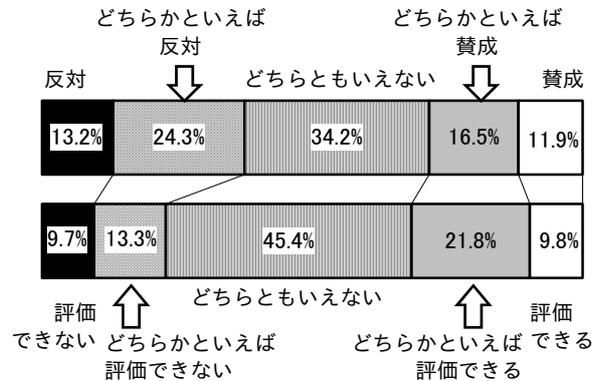


図-6 ゾーンバス導入前の賛否運行に対する年齢別の認知度

(3) 青山ゾーンバスに対する評価について

図-6は、青山ゾーンバス導入前における賛否と、導入後におけるゾーンバスの評価を比較したものである。ゾーンバス導入前に「反対」「どちらかといえば反対」と答えた人が全体の37.5%であったのに対し、導入後に「評価できない」「どちらかといえば評価できない」と答えた人が全体の23.0%であった。評価できない理由として「乗換が不便」と答えた人が最も多く、全体の23.4%であった。ゾーンバスシステムに賛成しない理由として「乗換が嫌だ」が全体の40%を占めた導入前の調査と比較すると、乗換に対する抵抗は低くなったように見える。これは、青山ゾーンバスシステムが乗換をする機会が少なくなるような運行形態を採

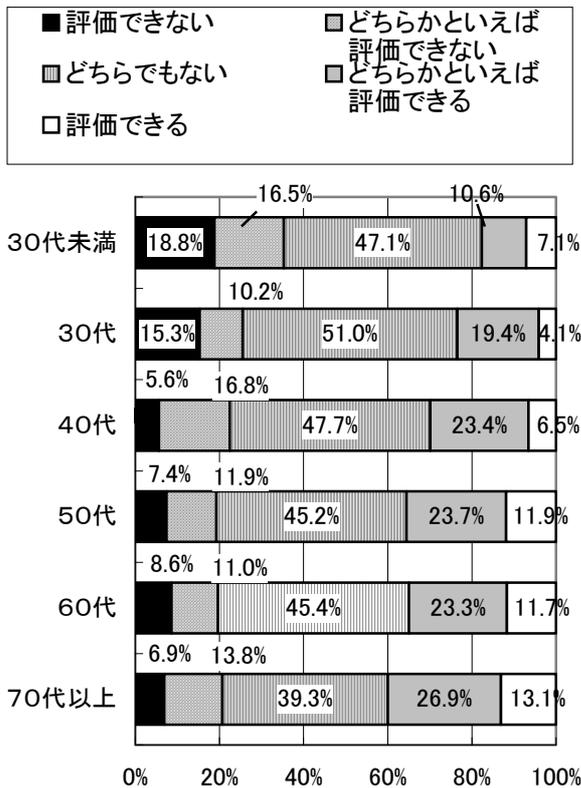


図-7 青山ゾーンバスに対する評価の年齢層別比較

表-2 盛岡市中心部への交通手段の季節比較

	交通機関・冬						合計	
	バス	自転車	自動車	徒歩	その他	未記入		
交通機関・冬以外	バス	216		17	1	1	56	291
	自転車	32	5	8	4		4	53
	自動車	17		254	1	1	53	326
	徒歩	2			3		1	6
	その他					5	1	6
	未記入	11		5	2	1	123	142
合計		278	5	284	11	8	238	824

用したためだと思われる。また、「利用したことがないのでバスの運行形態等がよく分からない」と答えた人は全体の18.7%であった。

一方、評価できる理由としては、「バス停が自宅のすぐ近くにできた」が全体の42.4%を占めたのが最も多く、「導入により青山地区が活性化された」の12.7%が次に多かった。一方、「交通渋滞が緩和された」は9.7%に留まり、現状ではゾーンバスシステムが渋滞の緩和に大きく寄与したとは思われていない様子がうかがえた。

図-7は、青山ゾーンバスに対する評価を年齢層別に示したものである。「評価できない」と答えた30代未満と30代が15%を越え、他の世代よりも多いことがわかる。また、「どちらかといえば評価できない」と「評価できない」を合わせると、40代以上でも20%近くに達する。

「評価できる」「どちらかといえば評価できる」の合

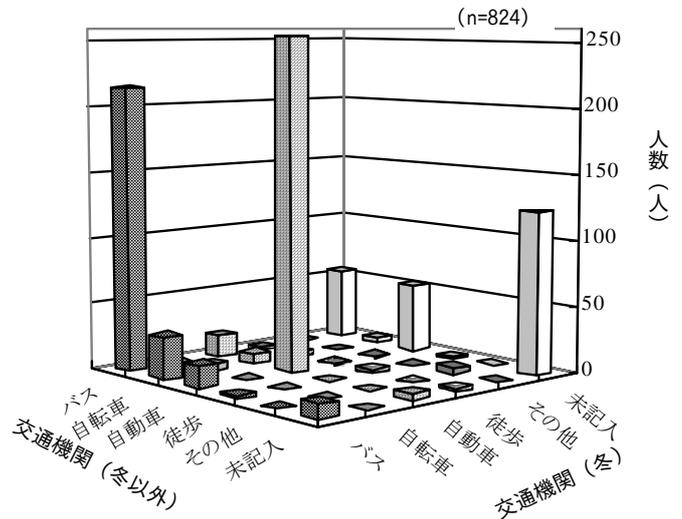


図-8 盛岡市中心部の交通手段の季節比較

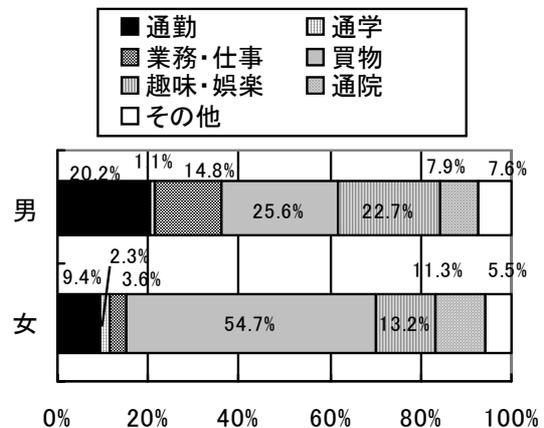


図-9 男女別に見た盛岡市中心部への交通目的

計を各年齢層でを比較すると、年齢が上がるほど青山ゾーンバスを評価する傾向が見て取れる。

尚、青山ゾーンバスに対する評価においても、男女間に大きな差は見られなかった。

(4) 盛岡市中心部への利用交通手段について

表-2は、盛岡市中心部まで行く場合に利用する交通機関を表したものであり、左側縦に並ぶ交通手段は雪のない季節（以下「冬以外」）に利用する手段、上側横は雪のある季節（以下「冬」）に利用する手段を示す。図-8は、表-2をグラフ化したものである。これらから、青山地区の住民の多くが盛岡市中心部へ行く際に利用する交通手段は、自動車かバスであることが判る。また、季節によって交通手段を変えている人は比較的少なく、季節を問わず自動車を使う人が多い。この中で、冬にバスを利用する人の約2割が、冬以外に他の交通手段を用いている。冬以外に自動車を利用する人のうち17人が、自転車を利用する人のうち32人が、それぞれ冬にバスを使うと答えた。

(5) 盛岡市中心部への外出目的について

図-9は、盛岡市中心部への主な外出目的を、男女別に示したものである。男女とも「買物」と答えた人が最

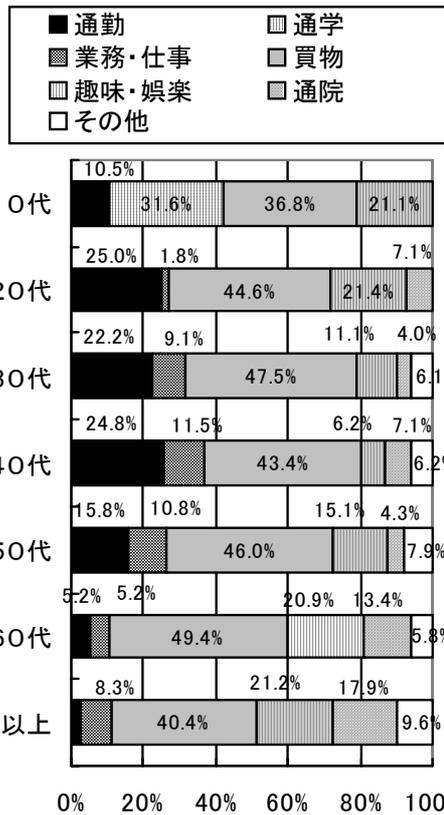


図-10 各年齢層における盛岡市中心部への交通目的

も多い結果となった。男性に見られる特徴として「通勤」「通学」「業務・仕事」の占める割合が40%近くに上っていることが挙げられる。女性に見られる特徴は、「通勤」「通学」「業務・仕事」以外の、私的な目的が全体の約85%を占めている点である。特に、「買物」は女性全体の半数以上を占め、その割合は男性の倍以上である。

図-10は、外出目的を年齢層別に示したものである。10代を除いて「買物」が40%代の値を示しているが、全年齢層で「買物」が最も多い目的となっている。また、年齢層別の特徴として、10代の「通学」(31.6%)、20代から40代の「通勤」(22.2%~25.0%)、60代、70代以上の「通院」(13.4%~18.0%)が挙げられる。

(6) 公共交通に対して重要視している点について

青山地区の住民が公共交通手段に対しどのようなことを重要視しているのかを、コンジョイント分析を用いて検討した。

青山新駅が開業し、盛岡市中心部まで行くのに利用できる交通手段を鉄道・バスのみと仮定し、そのときの利用条件を表-3のような要因と水準として設定した。被験者には、各要因と水準を直交表により組み合わせた9パターンについて、利用したいと思うものから順位付けをしてもらった。

図-11は、コンジョイント分析により得られた各条件の相対重要度(以下「重要度」)であり、値が大きい条件ほど重要視されていることを示す。この結果から、重要度が30%強の「バスや鉄道を乗り換える回数」

表-4 各要因と水準

要因	水準		
	1	2	3
自宅からバス・鉄道に乗るまでの時間	10分	20分	-
雪により目的地到着が遅れる時間	遅れ20分	遅れ40分	-
交通費としてバス・鉄道に払う合計運賃	250円	350円	450円
バスや鉄道を乗り換える回数	乗換なし	1回乗換	2回乗換

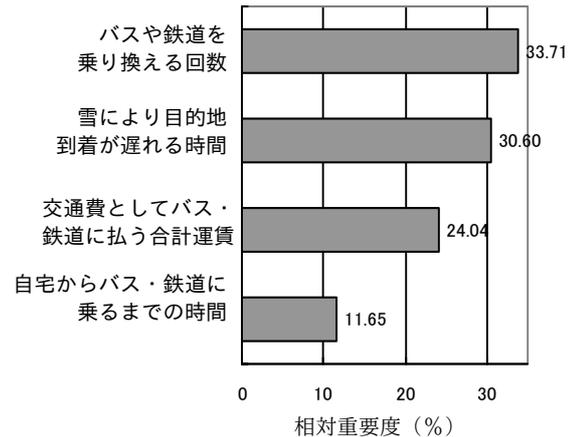


図-11 公共交通に対して重視している要因

数」「交通費としてバス・鉄道に払う合計運賃」を特に重要視していることが判る。また、「雪により目的地到着が遅れる時間」の重要度も24.04%と高い。一方、「自宅からバス・鉄道に乗るまでの時間」の重要度は11.65%に留まり、他の3条件よりも低い重要度となった。乗換を重要視する傾向は、青山ゾーンバス導入前の調査や、ゾーンバスシステムの先例である盛岡市松園地区と同様である。運賃を重要視する傾向の一因として、盛岡市中心部からのバス運賃が青山地区内で何回か値上りすることが挙げられる。

4. おわりに

本研究では、公共交通の利用環境が現在大きな変化を見せている盛岡市青山地区を対象に、アンケート調査を実施した。本稿では、青山ゾーンバスに対する住民の意識及び冬と冬以外で選択される交通手段の比較、公共交通機関に望むことについての集計結果を示した。

青山新駅の設置に伴い、冬季における定時性が確保されることが見込まれる。このため、冬季の積雪や朝夕の渋滞を考慮すると、鉄道は盛岡市街への交通手段として重要な役割を担うことが期待されている。そのためには、乗換抵抗やアクセス・イグレス交通の接続性等を改善するため、交通手段の体系的な整備が望まれる。

また、若い世代でゾーンバスに対する意識や評価が低く、今後の広報活動や公共交通サービスの提供方法の改善が望まれる。

今後さらに分析を進めていきたいと考える。