

盛岡における公共交通の変遷と利用実態調査*

A Study on the Public Transportation in Morioka City Based on the Survey Data*

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

2000年から2002年にかけて行われた運輸事業への規制緩和により、公共交通は大きな影響を受けた。特に地方部では、バス路線の休廃止・統合を含めた交通体系の再編が進んでいる。また、人口減少時代を迎えるに当たり、将来における都市構造の変化を見越した公共交通の将来計画が求められている。

岩手県盛岡市では、規制緩和やオムニバスタウン指定等で公共交通環境が変化する一方、都市整備事業の進捗に伴う都市構造の変容も予想される。

本研究では盛岡都市圏を対象とし、性格の異なる2地区に対し現地調査を実施し、交通利用特性の分析を行った。

2. 盛岡市について

(1) 盛岡市の概要

盛岡市は、人口300,740人(平成17年国勢調査)を有する岩手県の県庁所在地である。就業人口比率は、3次産業が78.2%、2次産業が17.2%であり、それらの就業地は中心部に集中している。また、都心から放射状に幹線道路が延びていること、中心部で3本の川が合流している地理条件も相俟って、朝夕を中心に渋滞が慢性化している。

(2) 近年の動向

a) オムニバスタウン事業指定

盛岡市は2000年にオムニバスタウンに指定され、ゾーンバスシステムを中心とした施策を進めている。ゾーンバスシステムとは、中心部から各地区を結ぶ「基幹バス」と、各地区内を運行する「支線バス」で構成されるバス運行システムである。従来型に比べ乗換を要する一方、バス車両の効率運用やバス運行地区拡大などのメリットがある。2006年4月現在、盛岡市松園地区・都南地区・青山地区においてゾーンバスシ

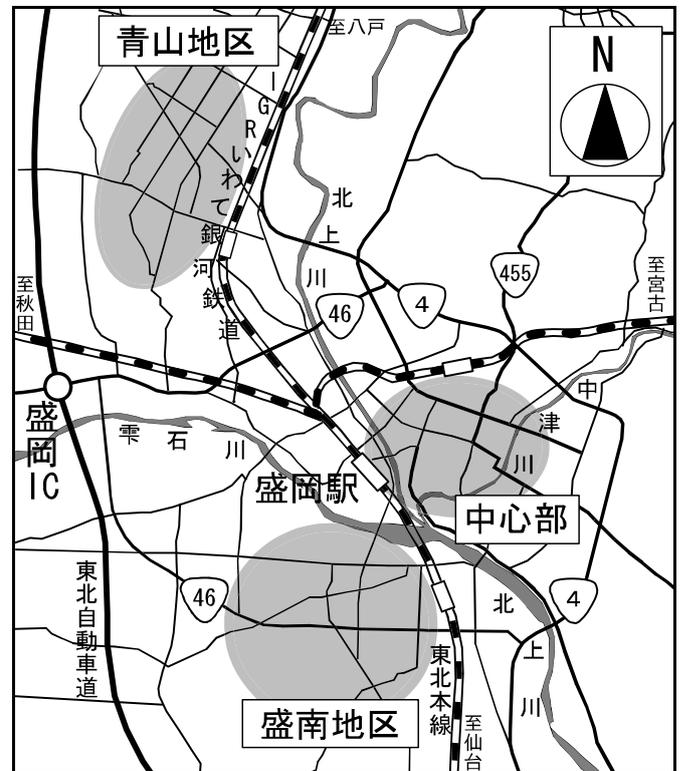


図-1 盛岡市青山地区・盛南地区と中心部の位置関係

ステムによるバス運行が行われている。

b) 在来線経営分離と新駅設置

2002年に、東北新幹線は八戸まで延伸され、並行する在来線は第3セクター(IGRいわて銀河鉄道)の運営となった。2006年3月には、並行在来線沿線の青山地区に新駅が供用され、盛岡駅まで約5分で結ばれた。

c) 盛南開発

盛南地区では、1991年度から「盛岡南新都市開発整備事業」と呼ばれる大規模な都市整備事業が行われている。事業対象地の面積は313ha、計画人口は約18,000人である。盛南地区では、盛岡市将来道路網計画で策定されている幹線道路が計画され、一部で供用が始まっている。その沿道には、郊外型の商業施設が並んでいる。

3. 調査対象地域について

図-1は、本研究の調査対象とした青山地区と盛南地区の位置を示している。

青山地区は盛岡市北西部に位置する住宅地であり、

*Key Words : 公共交通, バス交通

**学生員, 修(工), 岩手大学大学院工学研究科生産開発工学専攻
(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

****フェロー, 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

表-1 青山地区調査における個人属性

	男性		女性		合計	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
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

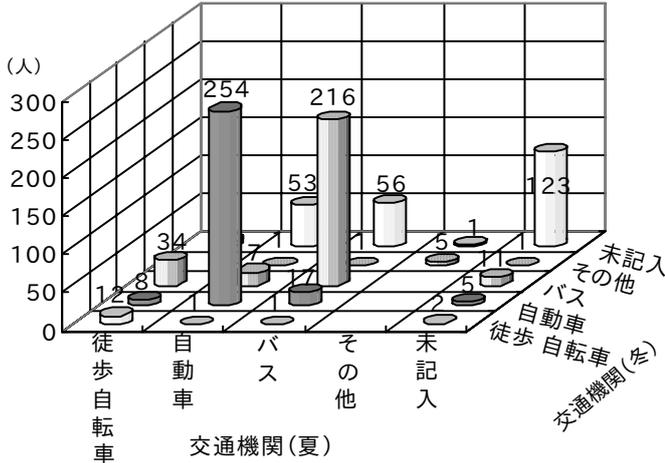


図-2 青山地区から中心部への利用交通手段・季節比較

対象地区人口は約36,000人(平成17年国勢調査)である。地区内の幹線道路沿いには商業施設が並ぶ。前述のゾーンバスシステム導入と新駅供用により、公共交通環境が変貌した。

盛南地区は盛岡市南部に位置し、住宅地と商業地が混在している。平成17年9月現在の人口は約5,900人である。今後の都市整備事業の進展に伴い、道路網や公共交通環境が変化するものと思われる。

4. 青山地区における調査の結果

(1) 調査概要

青山地区では、ゾーンバスシステム導入や新駅設置による公共交通環境の変容に注目し、盛岡市中心部への交通実態と意識についての調査を行った。現地調査は2004年1月20日から23日に実施し、アンケート票の配布・回収は直接訪問により行った。配布数は953票、有効回答数は824票であり、個人属性は表-1の通りである。

(2) 盛岡市中心部への利用交通手段について

図-2は、青山地区から中心部へ行く場合に利用する交通機関を季節別でクロス集計した結果である。横方向に並ぶ交通手段は雪のない季節(以下「夏」)に利用する手段、奥行方向は雪のある季節(以下「冬」)に利用する交通手段を示す。青山地区から中心部へは自動車ま

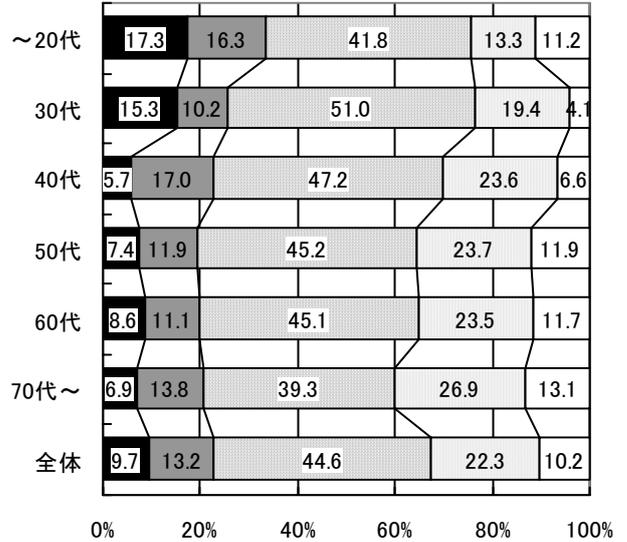
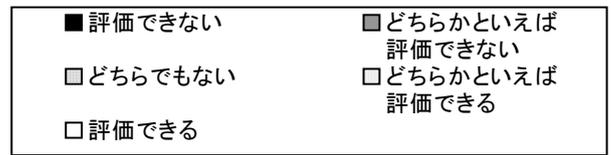


図-3 青山ゾーンバスに対する評価

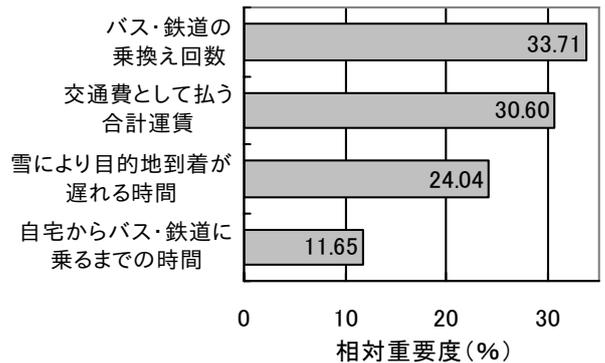


図-4 公共交通に対して重視している要因

たはバス利用が多数であり、季節による交通手段変化は比較的少ない。冬季のバス利用者のうち18%は夏に交通手段を変えており、うち17人は自動車利用、34人は徒歩・自転車利用となっている。

(3) 青山ゾーンバスに対する評価について

図-3は、青山ゾーンバスに対する評価を示したもので、被験者全体と各年齢層別に集計を行った。「評価できない」と答えた20代以下と30代が15%を超え、他の世代よりも多いことが判る。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」の合計を各年齢層で比較すると、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。

(4) 公共交通に対して重視している点について

公共交通に対し重視する要因についてコンジョイント分析を行ったところ、図-4のような結果を得た。相対重

表-2 盛南地区調査における個人属性

	男性		女性		合計	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
10代	1	0.3	2	0.6	3	0.8
20代	16	4.5	26	7.3	42	11.7
30代	34	9.5	55	15.4	89	24.9
40代	25	7.0	29	8.1	54	15.1
50代	33	9.2	34	9.5	67	18.7
60代	36	10.1	29	8.1	65	18.2
70代~	22	6.1	16	4.5	38	10.6
合計	167	46.6	191	53.4	358	100.0

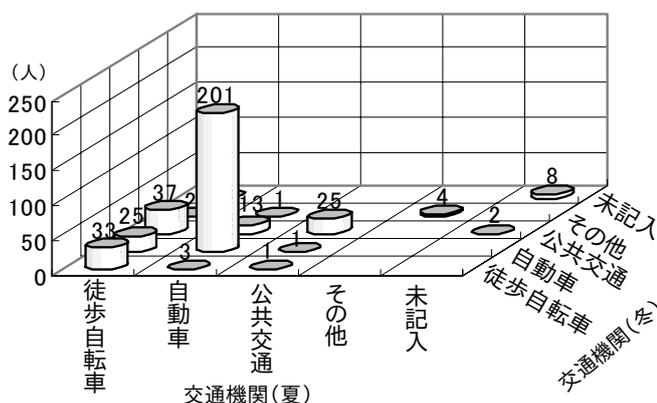


図-5 盛南地区から中心部への交通手段・季節比較

要度が高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・鉄道の乗換え回数」「交通費として払う合計運賃」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%に止まり、他の3条件よりも低い重要度となった。

5. 盛南地区における調査の結果

(1) 調査概要

盛南地区では、都市整備事業が進行中であることを考慮し、中心部への移動に加え盛南地区内の移動についても調査を行った。現地調査は2005年12月15日から23日に実施した。調査票の配布はポスティングにより行い、郵送による回収を行った。300票の回収を目標に3,000票の配布を行ったところ、358票の有効回答を得た。個人属性は表-2の通りである。

(2) 盛南地区から都心部への移動について

図-5は、盛南地区から中心部へ向かう際に利用する交通手段を季節別にクロス集計したもので、グラフの書式は図-2と同様である。都心部へは自動車利用が他の交通手段よりも圧倒的に多く、夏季の自動車利用者の多くは冬も自動車を利用する傾向が見て取れる。

自動車以外の交通手段では、公共交通よりも徒歩・自転車利用が多い。夏の徒歩・自転車利用者は、冬になると①公共交通利用、②そのまま徒歩・自転車利用、③自

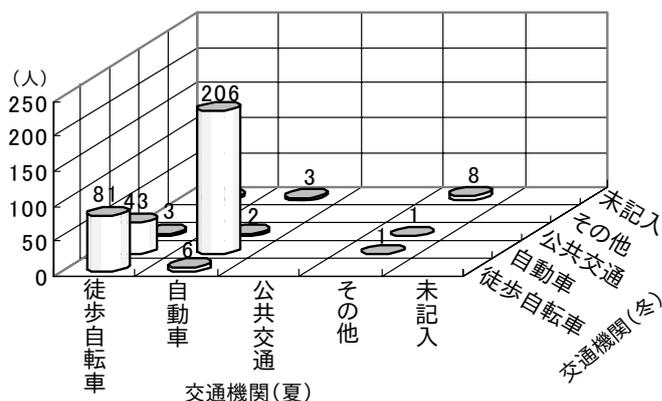


図-6 盛南地区内の移動で利用する交通手段・季節比較

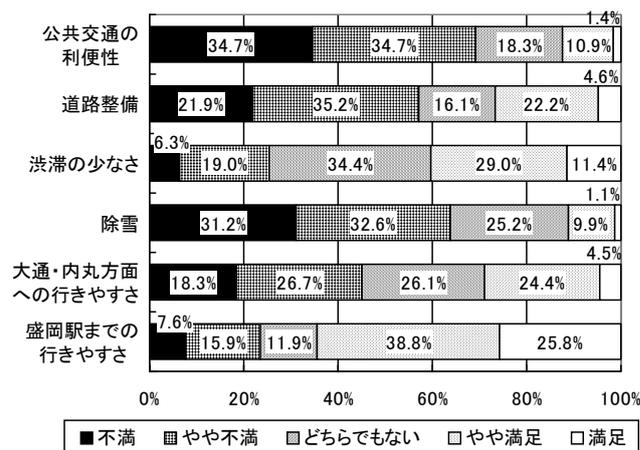


図-7 盛南地区内の交通環境に対する評価

自動車利用、の3者に分かれ、それらはほぼ同じ割合である。夏冬通じて徒歩・自転車を利用する人の半数は、通勤通学の目的で都心部へ行くとの回答だった。

公共交通は、夏よりも冬に利用される傾向にある。冬に公共交通を利用すると答えた人のうち、約半数は夏に徒歩・自転車を利用し、夏も公共交通を使う人は約3割に止まる結果となった。

(3) 盛南地区内の移動について

図-6は、盛南地区内での外出に利用する交通手段を季節別にクロス集計したもので、書式は図-2、図-5と同様である。中心部への移動と同じく、ここでも自動車利用が多い結果となった。

一方、盛南地区内の移動で公共交通を使う人はほとんどおらず、公共交通が盛南地区内の足として活用されていない状況がうかがえる。盛南地区内の移動では、公共交通よりも徒歩・自転車利用が多く、中心部への移動よりも割合が高い。冬季においても徒歩・自転車利用が多く、夏の徒歩・自転車利用者の7割近くは冬でも徒歩・自転車利用を続ける結果となり、自動車利用に変える人は約3割に止まった。

(4) 盛南地区の交通環境に対する満足度について

図-7は、盛南地区の交通環境に関する6項目についての評価結果を示したものである。

これらの項目のうち「公共交通の利便性」と「除雪」に関しては、「不満」と「やや不満」の合計が7割近くを占めた。「除雪」の不満が高い原因として、調査期間中に記録的な大雪が降ったこと、都市整備事業に伴う道路工事により除雪困難箇所が多かったことが挙げられる。「公共交通の利便性」については次章で述べる。

満足度の高い項目は、「盛岡駅までの行きやすさ」と「渋滞の少なさ」で、特に前者は「満足」「やや満足」の合計が6割を超えた。これらから、現状の道路網が盛南地区内の自動車交通を十分に捌けていることがうかがえる。

6. 評価・考察

(1) 青山地区

青山地区への新駅設置により、同地区と中心部の間はバスと鉄道が並行する区間となった。鉄道会社は、新駅の乗降客数を1日1,500人と見込んでいる。公共交通に対して定時性を重要視する傾向が見られた同地区への新駅供用は、ニーズにあった施策と言える。しかし、盛岡駅は中心部の西端に位置するため、その中央部から東側へはバスや徒歩等の利用となる。乗換回数に対する重要度の高さを考慮すると、新駅供用は必ずしも十分な利用者ニーズを満たすものとは言えない。

盛岡市が2003年に実施した調査¹⁾によると、青山ゾーンバス運行区域におけるバスの利用者数は、青山ゾーンバス運行前後で1.06倍の利用者の伸びが見られ、1日に10,340人の利用があったと報告している。全国的にバス利用者数が減少傾向にある中、利用者数の増加に繋がったことは評価できる。しかし、ゾーンバスに対する若年層の評価が低いことは、次の世代の交通手段選択にも影響が及ぶものと考えられる。人口減少・少子高齢化に伴う公共交通全体への需要減少と併せて、今後は公共交通離れがさらに進行するものと予想される。

これらから、大都市圏で見受けられる公共交通同士の競争を青山地区において行うのは、公共交通網維持の観点から得策ではないと考えられる。今後は、ニーズに応じた施策をバス・鉄道両者が共同で講じられるような環境づくりが求められる。

(2) 盛南地区

盛南地区において自動車利用が圧倒的に多い背景として、盛南地区内の良好な道路整備が挙げられる。盛南地区では各種計画を考慮し、地区人口の少ない現段階から車線数の多い道路が供用されているため、道路が混雑することは少ない。道路整備は今後も進むことから、盛南地区における自動車利用は高い割合で推移するものと思われる。

現状における公共交通への不満の多くは、バスの路線網や本数が十分とは言えない状況にあることに起因

する。平日に23本運行される循環バスの運行開始など、公共交通の利便性は徐々に高まりつつあるが、アンケート票のフリーアンサー欄には「最終便が早すぎる」「本数の多い路線は渋滞の影響が大きい」などの意見が寄せられ、バスの運行状況が利用者の需要と十分に一致していないことも見て取れた。

盛南地区は、中心部と盛岡駅西口地区と連携して新たな都心軸を形成する「軸状都心構想」計画に含まれ、その一環として盛南地区と盛岡駅西口を結ぶ橋が今年度中に暫定供用される。また、今夏には盛南地区に大型SCが開店する予定で、盛南地区への交通量の増加が予測される。

このため、今後は公共交通への需要増加や、通勤・通学目的に多く見られた徒歩・自転車利用の重要性が増すと考えられる。従って、利用者ニーズに応じたバスの路線ダイヤの設定や、徒歩・自転車利用に配慮した都市整備が必要になると予想される。また、街の発展に応じた道路供用の方法にも議論の余地があると思われる。

7. まとめ

本研究では、盛岡市青山地区と盛南地区で実施した実態・意識調査の分析を行い、近年の交通政策について言及した。青山地区では定時性と乗換回数を重視していること、青山ゾーンバスに対する評価が現状では高いことを示し、バス・鉄道が連携できる環境づくりの必要性を指摘した。盛南地区では、公共交通の利用環境に対して不満が多いこと、道路整備が良好なため自動車利用が圧倒的に多いこと、盛南地区の将来計画から地区内交通量増加が予想されることを明らかにし、交通サービスの水準や提供方法について指摘した。このようにそれぞれの地区で異なる課題が浮き彫りになり、今後は各々の課題に応じた施策が求められる。

今後の人口減少や少子高齢化、それに伴う都市構造の変化により、公共交通のみならず自動車交通や徒歩・自転車交通に求められるニーズにも変化が予想される。従って、今後はこれらの面からも都市交通を考察することが課題となる。

<参考文献等>

- 1) 盛岡市建設部交通対策課ホームページ：http://www2.city.morioka.iwate.jp/08kensetu/rkeikaku/tm/tm_aoyama/aoyama_bus03.html
- 2) 谷本真佑, 南 正昭, 安藤 昭, 赤谷隆一：盛岡市青山地区におけるバス交通の利用実態調査, 土木計画学研究・講演集, No.32, CD-ROM, 2005.
- 3) 谷本真佑, 南 正昭, 塚田健太, 安藤 昭, 赤谷隆一：盛岡市盛南地区における交通環境の調査研究, 平成17年度土木学会東北支部技術研究発表会講演概要, pp.573-574, 2006.