

# 新駅設置による周辺企業従業員の交通行動の変化と企業MMの実施結果について\*

The change in transportation of the neighbor company's labors caused by an installation of a new station and the result of Company MM \*

杉木光晴\*\*・中山崇\*\*\*・高山純一\*\*\*\*

By Mitsuharu SUGIKI\*\*・Takashi NAKAYAMA\*\*\*・Jun-ichi TAKAYAMA\*\*\*\*

## 1. はじめに

富山市では、人口減少と少子高齢社会を迎える中、各種の行政課題に対応するため、公共交通を活性化させ、その沿線に、居住、商業、業務文化等の都市の諸機能を集積させる「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を進めており、そのリーディングプロジェクトとして富山港線のLRT化と沿線でのまちづくりに取り組んできたところである。

一方、JR高山本線は、合併前の旧5市町村を南北に結ぶ重要な公共交通軸であるが、近年は地方公共交通の一般的な例に漏れず、モータリゼーションの進展とともに、利用者の減少と運行サービスの低下という悪循環が続いていた。

そこで、本市ではJR高山本線の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進することを目的として平成18年10月より列車の高頻度運行を軸とした「JR高山本線活性化社会実験」を実施するとともに、実験にあわせ駅前広場整備、駐輪場整備等の沿線でのまちづくりを進めている。さらに、平成20年3月から社会実験の一環として新駅（駅名称・婦中鶉坂駅（臨時駅））設置の実験を行い、周辺住民及び周辺企業の従業員の生活交通の変化等を調査し、その効果を検証することとしている。

本稿では、地方都市のローカル線においての新駅設置実験による周辺企業の従業員の通勤手段の変化に焦点をあて、マイカー通勤利用者を対象にした公共交通を利用した通勤体験や利用の働きかけなどの企業モビリティマネジメント（MM）の取り組みとともに現時点での結果を報告するものである。

\*キーワード：交通行動調査

\*\*非会員、富山市都市整備部交通政策課  
（富山県富山市新桜町7番38号、  
TEL:076 443 2195、FAX:076 443 2190）

\*\*\*非会員、富山市都市整備部交通政策課  
（同上）

\*\*\*\*フェロー、工博、金沢大学理工研究域環境デザイン学系  
（石川県金沢市角間町、  
TEL:076 234 4613、FAX:076 234 4644）

## 2. 新駅「婦中鶉坂駅」の概要及び駅周辺地域の状況

### (1) 新駅「婦中鶉坂駅」の概要

新駅「婦中鶉坂駅」は、JR高山本線西富山駅から南に約2.6km、速星駅から北へ約1.7kmに位置している。新駅設置にあわせ、交通広場、パーク&ライド用駐車場、駐輪場を設置している。その概要を図1に示す。

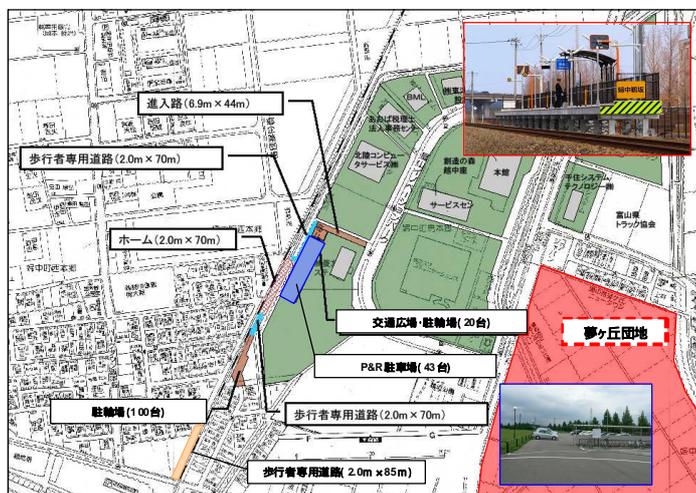


図 1 婦中鶉坂駅及び駅関連施設の概要

### (2) 新駅周辺地域の状況

新駅周辺地域の概要を図2に示す。新駅の駅勢圏人口（半径1km）は平成17年国勢調査では4,108人であり、これは平成12年の調査より約500人増加しており、近年住宅団地も整備され今後も人口増加が見込まれる地域である。駅東側には、企業団地が広がっており、さらにその外縁部には住宅団地が広がっている。また、駅西側には企業団地と集積した住宅地が存在しているが、駅を利用するためには、踏切の位置の関係で大きく迂回する必要が生じる。



図 2 新駅周辺地域の状況

### 3. 新駅設置による企業従業員の交通行動の変化

#### (1) 調査概要

新駅の恩恵を直接的に受けると考えられる駅東側の企業団地の「富山イノベーションパーク」には、約1,000人の従業員が勤務しているが、当団地周辺にはバス等の公共交通が存在せず、新駅設置前の平成19年8月に富山市が実施したアンケート調査では、従業員の98%がマイカー通勤という実態が明らかとなっている。

本市では新駅設置による交通行動の変化を把握するため、設置から約4箇月経過した平成20年7月に、富山イノベーションパーク内企業の全従業員を対象としてアンケート調査を実施した。

#### (2) 調査結果

調査の回答率は、60%（回収数595）であった。以下に調査結果を示す。

##### a) JR高山本線の通勤利用状況

新駅設置後にJR高山本線を利用している方は、21名（4%）、うち新規利用者は16名（3%）であった。残りの92%は、マイカー通勤であった。

##### b) 従業員の居住地の交通環境

最寄駅（自宅から約1km、徒歩15分の範囲内にある駅）があるとの回答は、285件（49%）であった。

最寄バス停（自宅から約1km、徒歩15分の範囲内にある駅）があるとの回答は、298件（52%）であった。

最寄駅も最寄バス停も無いとの回答数は、113件（19%）であった。

##### c) 通勤にJR高山本線を利用する理由（複数回答）

通勤にJR高山本線を利用する理由は、「婦中鶉坂駅の設置」が65%と最も大きい。

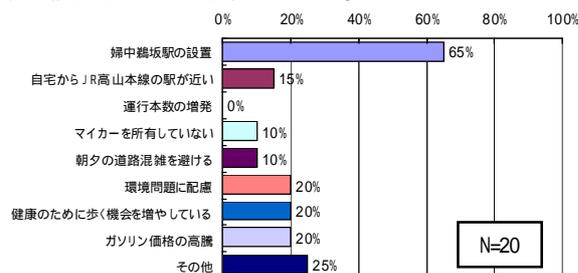


図 3 通勤にJR高山本線を利用する理由

##### d) 通勤にJR高山本線を利用しない理由（複数回答）

通勤にJR高山本線を利用しない理由として、マイカーによる利便性が大きな割合を占めている。

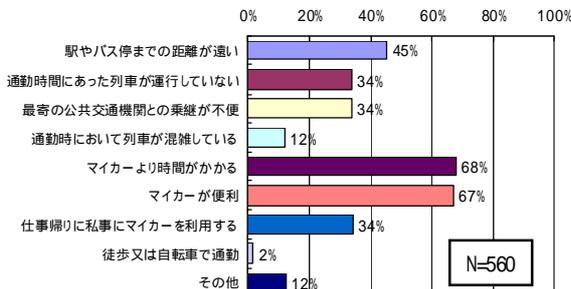


図 4 通勤にJR高山本線を利用しない理由

### 4. 新駅周辺企業の従業員を対象としたMMの実施

#### (1) プロジェクトの概要

新駅の設置にあわせ、新駅の利用促進を目的に、富山イノベーションパーク内企業の従業員（約1,000人）を対象とした企業MMを実施した。

#### (2) MMのフロー

##### a) 実施フロー

本プロジェクトでは、MM手法のうち、経験誘発法（婦中鶉坂駅利用体験ウィーク）とワンショットTFPを組み合わせて実施した。具体的なフローを図5に示す。なお、今回は新駅の利用促進を目的としているため、婦中鶉坂駅利用体験ウィーク参加希望者には制御群を設けていない。

また、アンケートの回収率を高めるため、各企業の担当者を窓口に、調査票の配布回収を行った。

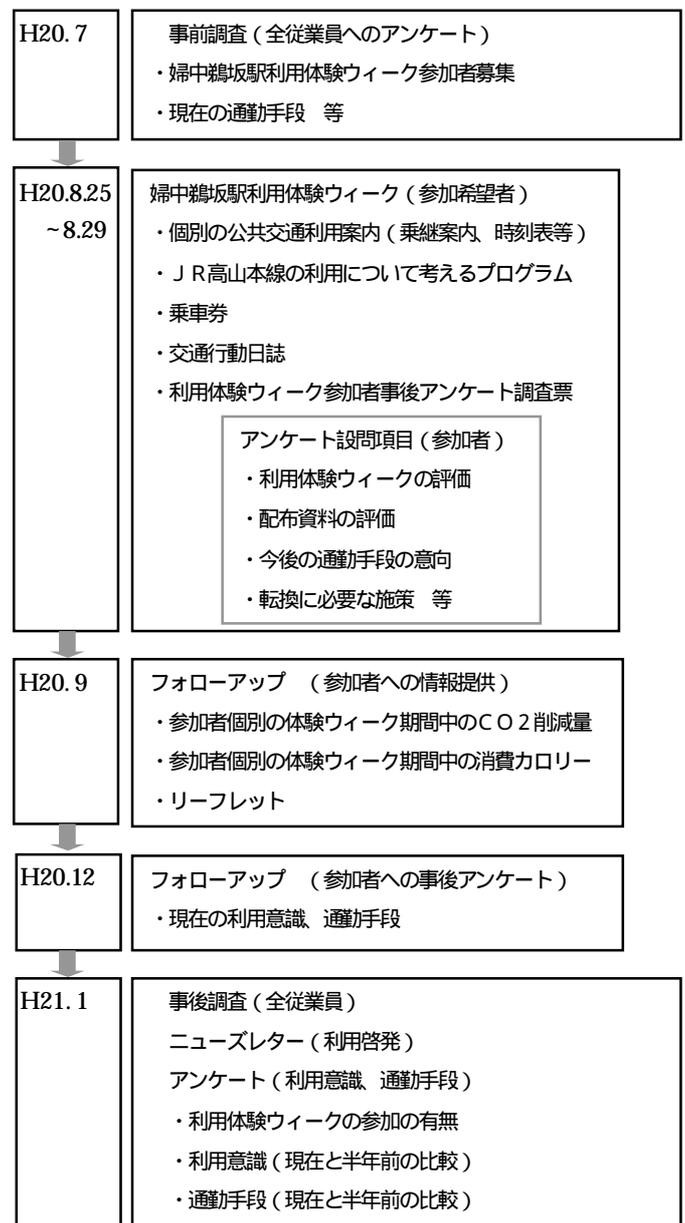


図 5 新駅周辺企業MMのフロー

b) 「婦中鵜坂駅利用体験ウィーク」の実施

平成20年8月25日～29日の計5日間、現在、マイカー通勤の方を対象に婦中鵜坂駅の通勤利用へのきっかけづくりを目的として、婦中鵜坂駅を利用した通勤を体験する「婦中鵜坂駅利用体験ウィーク」を実施した。

参加希望者は事前調査で募り、実際には41名の方が婦中鵜坂駅利用体験ウィークに参加した。

参加者には、個別の公共交通利用案内（乗継案内、時刻表等）やJR高山本線の利用について考えるプログラム等の情報提供を行うとともに、期間中の交通行動日誌及び無償で参加者の利用交通機関に応じた交通乗車券等を配布した。配布資料の一部を図6に示す。

交通行動日誌

日	目的地	時刻	手段	手帳
①	自宅	出発	1. 自動車(乗車) 2. 自動車(乗車)	1. 自動車(乗車) 2. 自動車(乗車)
②	会社	到着	3. 徒歩 4. 徒歩	3. 徒歩 4. 徒歩
③	会社	出発	5. 徒歩 6. 徒歩	5. 徒歩 6. 徒歩
④	自宅	到着	7. 徒歩 8. 徒歩	7. 徒歩 8. 徒歩

JR高山本線活用社会実験  
JR高山本線(婦中鵜坂駅)の利用について考えるプログラム

クルマはとて便利で、快適な移動手段です。  
電車やバスは、クルマよりちょっと不便なところがあるかもしれませんが、  
しかし、クルマの運転には、困ったことも少なからずあります。  
「洗濯のイライラ」はもちろんなこと、  
会社帰りの「ちょっと一杯...」も運の悪いときです。  
最近話題の健康や環境問題も気になります。  
このプログラムは、このことについて少し冷静に考えてみるためのものです。

クルマ利用と地球環境

ちょっと車を停めて、  
あなたが排出するCO<sub>2</sub>(二酸化炭素・地球温暖化ガス)は  
何倍にもなってしまいます。

一日の生活におけるCO<sub>2</sub>排出量(t)

電車	約 1.0
バス	約 1.0
徒歩・自転車	約 1.0
自動車	約 1.5

図6 行動日誌・利用を考えるプログラム

c) 全従業員への利用啓発と事後調査

「婦中鵜坂駅利用体験ウィーク」の実施結果の周知と婦中鵜坂駅の利用啓発のため、全従業員へニュースレター(図7)を配布するとともに、これらの取組み後の公共交通の利用意識、交通行動の変化を調査した。

公共交通機関を利用する際のポイント

公共交通機関を利用する際のポイント

公共交通機関を利用する際のポイント

図7 ニュースレター

(3) 結果

a) 利用意識の変化(図8)

- ・ 施策実施前後で、利用体験ウィーク参加者の高い公共交通意識が持続された。
- ・ 利用体験ウィーク不参加者の公共交通利用意識(積極的に利用したい、たまには利用したい)が従前に比べ6%向上している。

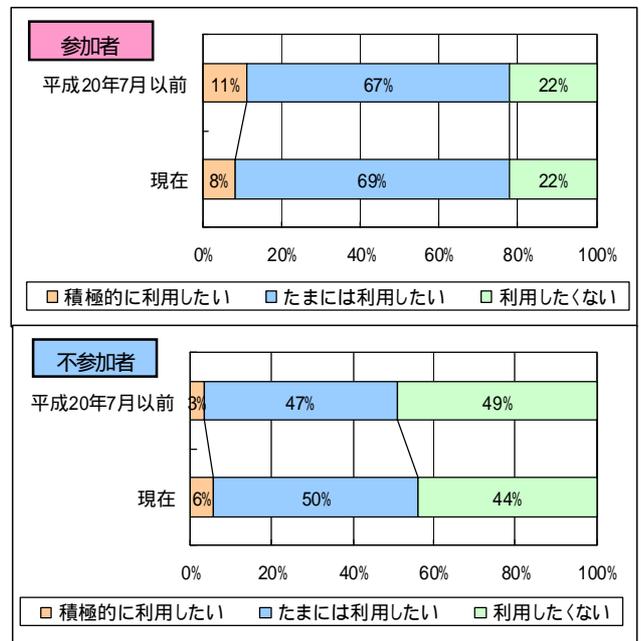


図8 公共交通機関の利用に対する意識の変化

b) 交通行動の変化(図9)

- ・ 施策実施前後で、利用体験ウィーク参加者、不参加者ともに通勤手段がマイカー利用から特定日のみの公共交通機関利用へのシフトが顕著となるとともに、マイカーから公共交通機関の利用への手段転換も確認できた。
- ・ 不参加者に比べ利用体験ウィーク参加者の特定日のみの公共交通機関利用頻度の増加が顕著であった。
- ・ しかしながら、現時点ではマイカー通勤の割合が高い。これは、マイカー利用が公共交通機関に比べ、通勤時間の短縮などのメリットがあるためと考えられる。

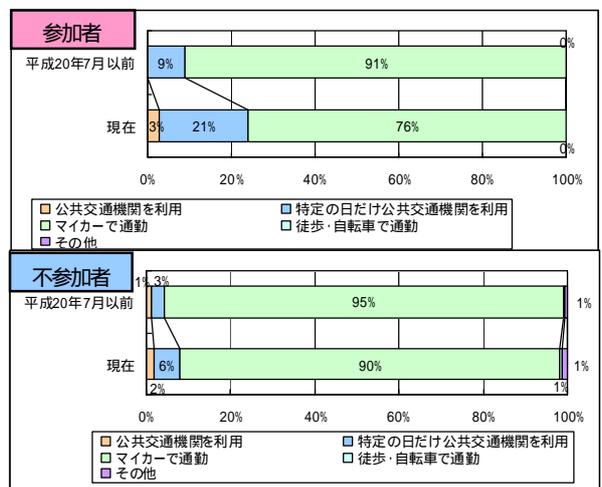


図9 交通行動の変化

## 5. 新駅利用者の状況

### (1) 利用者数の推移

新駅設置後及び企業MM実施後の利用者数の推移を図 10に示す。平成20年度の利用者数の推移は、ほぼ横ばいであったが、平成21年度4月調査では約70人増加している。増加した人の内訳や要因の分析については今後の調査が必要である。

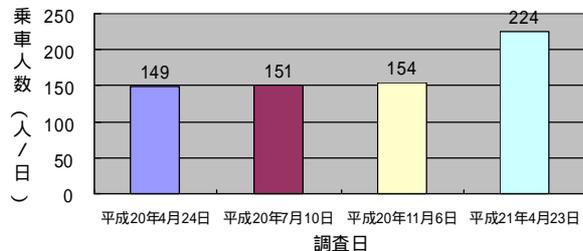


図 10 新駅利用者数の推移（富山市調査結果）

### (2) 目的別利用者数

平成20年11月に実施した新駅利用者アンケートの結果では、通勤目的の高山本線利用が最も多く68%を占めており、内28%はイノベーションパークを含む婦中鵜坂駅周辺企業への利用であることから、平成20年11月の乗車人数調査より約43人の従業員の利用があると考えられる（図 11）。7月に実施したアンケート調査では推計35人の利用であることから、企業MM等による利用啓発も影響しているものと推測される。

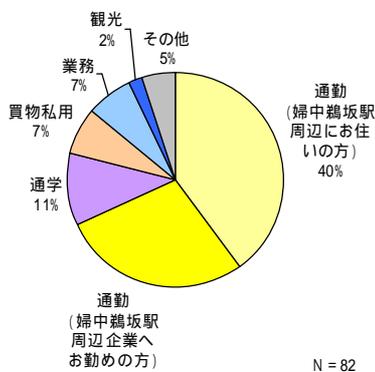


図 11 目的別利用者数（平日）

## 6. 知見及び問題点とその対策

### (1) 知見

企業団地周辺に新駅を設置した場合の企業の従業員の交通行動の変化を調査した結果、得られた知見は以下のとおりである。

- ・ 地方のローカル線に新駅を設置した場合、マイカー通勤から公共交通機関を利用した通勤への転換割合は、3%程度であることがわかった。
- ・ 地方のローカル線駅周辺での企業MMの実施効果は、公共交通機関の利用意識の向上が見られたが、マイカーから公共交通機関利用への転換は、ほとんど見られない。

### (2) 問題点とその対策

今回の調査により得られた、新駅設置及び企業MMの実施による駅周辺企業の従業員のマイカーからの転換割合は低いものであったが、その要因としては、つぎの内容が考えられる。

・ 通勤時の交通手段を選択する際、前述の図 4で示したとおり、マイカー通勤と公共交通機関を利用した通勤での主に時間について比較し選択されると考えられるが、富山市の現状としては、つぎの理由によりマイカー通勤のメリットが非常に大きい場合が多い。

そもそも居住地の最寄りに公共交通機関がないこと  
道路整備率が高いことから渋滞が少なく、公共交通機関を利用した場合、マイカー通勤よりも時間が要すること

・ についての対策は、駅にパーク＆ライド用駐車場を設置することにより解消される。特に地方都市の郊外部では、その設置効果が高いことが、「JR高山本線活性化社会実験」の効果把握により明らかとなっている。

・ についての対策は、公共交通機関の利用による、環境負荷の低減効果、健康増進効果、交通事故軽減等の働きかけなどのMMの実施により、公共交通機関の利用意識の向上、マイカー利用の抑制やマイカーからの転換等の交通行動の変化が期待されることである。

## 7. 今後の展開

新駅「婦中鵜坂駅」の地元では、自治振興会が中心となり「婦中鵜坂駅利用促進協議会」を設置し、高校生への通学定期購入補助や駐輪場の上屋設置などの取り組みが行われており、社会実験をきっかけに地域のまちづくりへの気運が高まっている。

また、富山市では今年度、JR高山本線沿線の企業を対象に、ノーマイカー運動の活動支援を行うこととしており、JR高山本線の利用促進と公共交通の活性化を図ることとしている。

なお、JR高山本線活性化社会実験は、平成22年度末まで実施予定であるが、社会実験全体の検証を踏まえ、今後、実験後の増便運行のあり方や臨時駅の取り扱い等について関係者と議論が深まることである。

最後に、富山市における公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりは、富山ライトレールの開業とその沿線でのまちづくりを第1弾として始まったばかりである。本市では、いかに団子（駅やバス停周辺）に都市機能を集積させていくかがキーとなると思われるが、他の地方都市においても、明確な都市構造の将来ビジョンの下、地域特性を活かしたまちづくりを推進することが重要であると考えられる。