

伊賀都市圏における公共交通利用促進に関する研究

名古屋工業大学大学院
名古屋工業大学大学院
名古屋工業大学大学院

後藤 慎一
正会員 藤田 素弘
正会員 鈴木 弘司

1. はじめに

近年の規制緩和によって、鉄道事業者は一年前までに国土交通省に届け出さえすれば自由に路線の撤退を行うことができるようになった。そのために全国各地で地方鉄道路線の存続・維持に関わる問題が真剣に議論されており、交通弱者に対する交通の確保が重要な課題になってきている。このような状況の中で、本研究では、伊賀都市圏と近鉄伊賀線を取り上げて、利用促進方策について考える。伊賀都市圏で行われたパーソントリップ調査のデータ分析を行うことによって、現状の問題点、今後の利用促進方法について提案する。

2. 伊賀上野都市圏の概況

伊賀地区には名張市、伊賀市が市制をしいている。中でも伊賀市は平成 16 年 11 月 1 日に、上野市・伊賀町・島ヶ原村・阿山町・大山田村・青山町の 6 市町村がいわゆる「平成の大合併」によって誕生した市であり、人口は 103,237 人(平成 17 年 10 月現在)である。

人口は昭和 50 年ころまでは減少傾向だったものの、現在は増加傾向にある。これは、バブル期に大阪への通勤者が安価な住宅を求めて近鉄大阪線沿線の同市に移住したことや、名阪国道沿いに工業団地が建設され、ここへの通勤者が伊賀市内に住宅を構えた事が原因である。現在は後者の比率が高くなっている。

しかしながら図 1 に示すとおり、伊賀線の利用者は昭和 45 年以降一貫して減少している。これは、前述のように、大阪方面から伊賀地区への通勤者は増加しているものの、大半は近鉄大阪線の伊賀神戸駅からバスや自家用車を利用してしまい、伊賀線の通勤利用の割合が低いことが原因である。そのため学生の利用者の割合が高いものの、近年の少子化の影響を受けて利用者が減少しているのである。また、通勤、通学とも比較的伊賀勢圏内で完結することが多く、伊賀市へは名張市から通学の移動が多い。つまり短距離のトリップが多いために、伊賀線の利用率をいっそう低くしている原因であると言える。

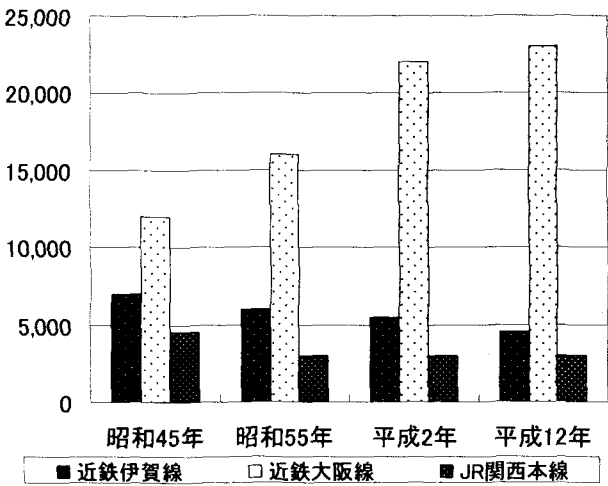


図 1 近鉄大阪線、伊賀線、JR 関西本線の一日当たりの利用者数

近鉄大阪線の利用者の伸びが目立つが、近鉄伊賀線や関西線はジリ貧といった状態である。適切な措置を講じない限り、この傾向はこれからも続いていくものと思われる。

3. 伊賀都市圏交通概要調査の概要と実態

伊賀都市圏の PT 調査では三重県が主催し、平成 15 年 10 月から 12 月上旬の間に伊賀市（調査当時、上野市、伊賀町、島ヶ原村、阿山町、大山田村、青山町）、名張市から約 7,000 世帯、19749 人から 86060 件の有効データを得られた。また、平日、休日にそれぞれ駅でのアンケートを実施し、平日は 19695 件、休日は 19687 件のデータを得られた。

ここから代表交通手段別に利用目的構成を抽出した結果が図-2にある。ここからバスは通学利用の割合が高い事が分かる。また、鉄道利用は通勤、通学利用が大半を占め、買い物、観光などの自由利用の割合は低い。このために利用が朝夕のピーク時に偏ってしまうと思われる。

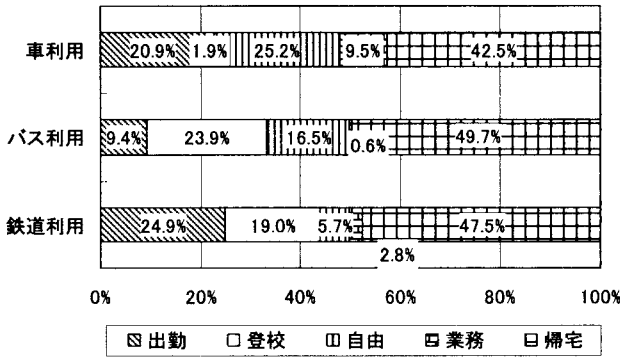


図2 目的別による代表交通機関のトリップ目的構成

公共交通機関の利用実態を把握するために、図2を別の視点で分析したものが図3であり、目的別トリップ時間別にどの程度の割合で利用されているかを集計した。ここからは長時間に比べて短時間の利用が少ないということが分かる。

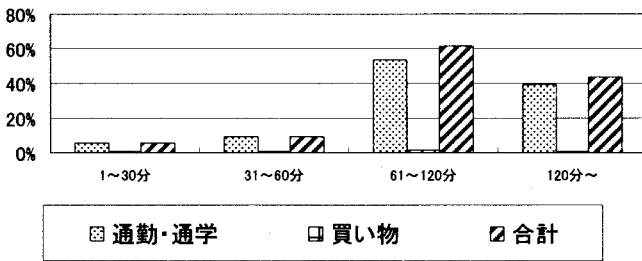


図3 所要時間別の公共交通機関利用率

4. 公共交通利用促進の為のP&Rの可能性

本調査で行った意識調査では、日常的に公共交通を利用しない人がトリップ全体に対して92.3%いる。そのうちの29.2%は、自動車利用をやめるつもりはないという回答が得られたので、なぜ自動車利用をやめないかと尋ねたところ、その理由として、最寄バス停もしくは駅に駐車場がないためと答えた人が2.4%になった。その地区別の割合は図4のようになった。これによると、旧上野市が全体の5割を超えた。これにはやはり伊賀線の駅前の狭さが挙げられていると思われる。名張市や旧青山町が人口の割に少ないのは、駅前に比較的大きな容量を備えた民間駐車場も持つ伊賀神戸駅、青山町駅があるためと思われる。今後は要望の多い駅について詳細に調べる必要がある。

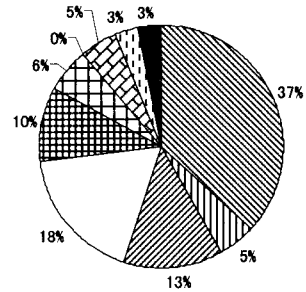


図4 駐車場がないためと理由を挙げた人の地区別割合（通勤・通学時）

5. 結論

本研究では、伊賀都市圏で行われたPTデータに基づいて本地域と近鉄伊賀線の公共交通利用実態について分析した。近鉄伊賀線がこれからも地域の足として利用され続けるためには、自治体の積極的な利用促進策はもちろん、住民が自発的な利用促進策を打ち出したことが重要である。本研究ではこれらの対策にとってより具体的なデータを提供していくことが課題であるが、より詳細な分析は講演時に発表する。

最後に本研究に関して貴重なデータを提供してくださった伊賀市役所上野支所地域振興課の方々、三重県庁県土整備部都市基盤室都市計画グループの方々への感謝の意を、ここに表します。

参考資料

伊賀都市圏総合都市交通計画協議会：伊賀都市圏交通情勢調査報告書，2004