

利用者意識と施設整備量を用いた駅構内施設改善項目の分析

名城大学大学院 学生員 宮地祐麻

名城大学 正会員 松本幸正

ジェイアール東海コンサルタンツ 正会員 古井良典

1. はじめに

地方鉄道における利用者増の施策として、運行形態の見直し等のソフト面の検討はもとより、駅構内施設の整備といったハード面の検討も重要と思われる。しかしながら、現状、これらの施設が量的に一定水準以上に整備されているからといって、利用者からよい評価を受けているとは限らない。そこで本研究では、利用者の意識から、駅構内施設において改善が求められる項目を明確化する。同時に、現状の施設整備量との関係も明らかにすることで、今後の駅整備のあり方を検討するための基礎資料を得ることを目的とする。

2. 調査対象駅の選定

東海三県をまたぐ、7本のJR路線に位置する駅のうち、有人駅の設置対象となる1日平均乗車数500人以上の駅を対象に事前調査を実施した。調査結果を用いて主成分分析による駅の特徴把握¹⁾、ならびにグループ化を行った。各グループにおいて乗車数が多い2駅と乗車数の少ない(ただし2,000人以上)2駅を意識調査の対象とすることを基本とし、駅を選定した。選定された全12駅および対象路線を図1に示す。

3. 最寄り駅の整備状況に関する意識調査概要

平成22年3月に、各対象駅500部(封筒1部につきアンケート票2部)、合計6,000部のアンケート票をポスティング形式で配布した。封筒1,299部、アンケート票2,014部を郵送で回収し、封筒の回収率は21.7%、アンケート票の回収率は16.8%となった。主なアンケート項目は、回答者属性、鉄道駅の利用頻度、鉄道駅からの移動目的、駅構内施設の評価、駅前広場の評価、駅施設の評価である。

4. 駅構内・駅前広場における意識分析

駅構内、駅前広場の整備状況に対する評価指標として、総合満足度を“満足”から“不満”の5段階で評価してもらった。横軸に駅構内に対する満足度、縦軸に駅前広場に対する満足度を対象駅別で集計した結果を図2に示す。ここでは、松本ら²⁾の手法を適用し、“どちらでもない”という中間評価を考慮した満足度



図1 調査対象駅および対象路線

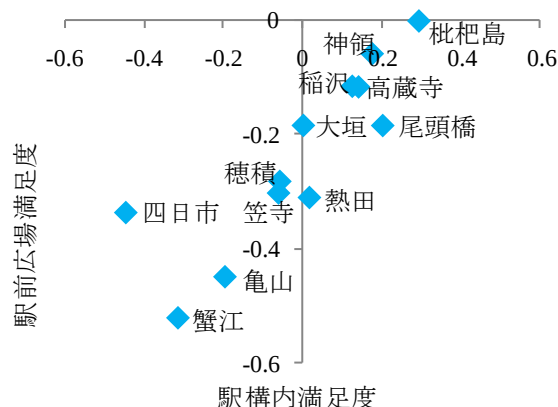


図2 駅構内と駅前広場の満足度

を用いた。

図2から、駅前広場においては不満と評価された駅が多く、一方、駅構内においては評価がわかれているのがわかる。蟹江、亀山駅においては駅前広場、駅構内の双方で不満であることがわかり、これらの駅においては何かの改善が求められているといえる。一方、最近、駅整備が行われた枇杷島、神領駅においては、相対的に良い評価を得ていることがわかる。しかしながら、駅前広場において不満評価が多いため、利用者にとっては必ずしも良い鉄道駅であるとはいえない。駅前広場と駅構内の総合満足度の相関係数は、0.85となり、双方の評価には強い相関がみられた。

5. 駅構内評価項目のニーズ充足度と改善必要度

ここでは、伊東ら³⁾の手法を用いて各評価項目のニーズ充足度、改善必要度を算出する。ニーズ充足度とは、駅施設に対する利用者のニーズを満たしている度

表 1 駅構内に対する改善必要項目

	大垣	穂積	稲沢	枇杷島	尾頭橋	熱田	笠寺	神領	高蔵寺	蟹江	四日市	亀山
1	ベンチ	トイレ	売店	売店	案内図	案内図	バリア	ベンチ	案内図	上下移動	移動	バリア
2	トイレ	ベンチ	ベンチ	-	-	ベンチ	上下移動	案内図	ベンチ	バリア	上下移動	上下移動
3	バリア	移動	案内図	-	-	売店	移動	-	-	移動	バリア	移動

表 2 駅構内評価項目と略記

	評価項目	略記
1	待合場所やベンチ等の整備状況	ベンチ
2	売店や自動販売機等の設置状況	売店
3	券売機や改札機の利用のしやすさ	券売機
4	ホームの広さ	ホーム
5	トイレの利用のしやすさ	トイレ
6	上下移動のしやすさ	上下移動
7	バリアフリーの程度	バリア
8	駅周辺案内図等のわかりやすさ	案内図
9	列車の運行情報のわかりやすさ	運行情報
10	駅構内のきれいさ	きれいさ
11	改札とホームの間の移動のしやすさ	移動

合いであり、一方、改善必要度とは、改善が必要とされる度合いを意味する。駅構内の改善必要度の算出結果を、各対象駅において上位3項目ずつとりあげ、表1に示す。また、駅構内に対する総合満足度を構成する評価項目の詳細と略記を表2に示す。

表1から、駅構内における総合満足度が高い枇杷島、尾頭橋駅では、改善必要項目が他の駅に比べ少ないことがわかる。総合満足度の低い蟹江、四日市、亀山駅においては、「上下移動」「バリア」「移動」の改善が必要とされているが、その順位に違いがあることがわかる。また、多くの駅において「ベンチ」の改善が必要とされていることがわかる。

6. 施設整備状況とニーズの関係

ニーズ充足度・改善必要度の算出により、評価項目の順位付けをすることができた。しかしながら、それだけでは「整備がなされているのにも関わらず改善が必要である」か、「改善がされていないため改善が必要である」のかといったことは判断できない。そこで、対象駅の現状の施設数とニーズ充足度・改善必要度により、数と意識の関係性を明確にする。

ここでは駅構内における「ベンチ数」を例として取り上げ、図3にその関係性を示す。縦軸に改善必要度を示すが、マイナスの値が大きくなればなるほど強く改善が求められることを意味する。また、横軸には現状の施設数を示す。

図3から、神領、大垣駅では現状でベンチ数が少ないため改善が必要とされているのだが、亀山、高蔵寺

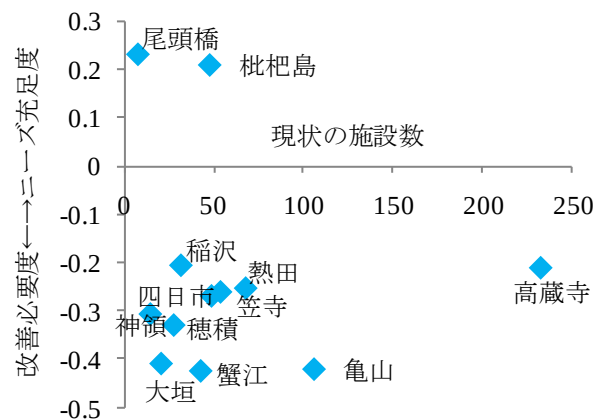


図 3 ベンチ数とニーズの関係

駅においては、ベンチ数は多いもののさらなる改善が必要な駅であることがわかる。尾頭橋駅に着目すると、現状数は少ないものの、ニーズが充足している状態であることがわかる。その他、案内図、トイレ、バリアについても数が多いからといってニーズ充足状態にあるとは限らないことがわかった。これらのことから、数そのものだけではなく、駅の特性に見合った数が必要とされているか、あるいは、数そのものよりも品質を利用者が求めている可能性があるといえる。

7. おわりに

本研究では、駅周辺住民を対象に実施した意識調査の結果を用い、分析を行った。駅前広場、駅構内における総合満足度の結果から、駅前広場に対し高評価としている駅は、駅構内においても高評価、一方、駅前広場に対し低評価としている駅は、駅構内においても低評価であることがわかった。それと同時に、駅構内施設における改善必要項目の明確化が行えた。施設整備状況と利用者ニーズの関係から、利用者は現状施設数のみで駅構内の評価をしているとは限らないため、今後は、さらに詳細な分析が必要である。

【参考文献】

- 1) 古井良典, 松本幸正, 宮地祐麻(2010): 駅前広場および駅勢圏状況による鉄道駅の特性分析, 第65回年次学術講演会講演概要集, IV-189, pp.377-378
- 2) 松本幸正, 古井良典, 松井寛(2008): 意識評価の非対象構造に基づく生活環境要因の分類と評価改善効果の分析, 土木計画学研究・論文集, Vol.25, No.1, pp.267-275
- 3) 伊東裕晃, 松本幸正, 松井寛(2004): 住民意識調査結果を用いた生活環境に対する住民ニーズの経年的変化に関する研究, 土木計画学研究・論文集, Vol.25, No.1, pp.23-32