

第IV部門

さくら夙川駅開業に伴う周辺住民の交通行動変化の調査・分析

関西大学工学部 学生員 ○森田 隆義

関西大学環境都市工学部 正会員 井ノ口 弘昭

関西大学環境都市工学部 正会員 北詰 恵一

1.研究の背景と目的

近年、我が国はモータリゼーションの進展によって車社会となり、自動車が中心的役割を担う都市体系となっている。また一方で、我が国は出生率が年々低下して少子高齢化が進み、利用者の多くが通勤・通学客で占められている鉄道会社の収益は、需要の減少に伴い減少すると考えられている。

こうした中、各鉄道会社はソフト面・ハード面における様々な施策を行っており、また将来的に交通行動の変容を促し、地域の交通利便性の向上や自動車からの交通行動転換を促すために新線の開業や新駅の設置といった施策もとっている。特に新駅開業においてはここ数年、全国的に活発化しており、鉄道会社の旅客獲得が熾烈化している。

そこで本研究では、2007年3月18日に開業したJR さくら夙川駅の周辺地域においてアンケート調査を行い、周辺住民の新駅開業前後の利用交通手段を調査するとともに、交通手段選択に関わる心理的要因の分析を行った。この結果より、交通手段の選択の幅が広い地域におけるより良い駅環境を提案するものである。

2.研究対象地域について

さくら夙川駅は兵庫県西宮市の西方に位置し、JR西宮駅から1.5km、JR芦屋駅から2.3kmの位置にある。さくら夙川駅は請願駅ではなく、兵庫県道82号大沢西宮線の県道拡幅工事の付帯事業であり、国から補助金が出されるため、JR西日本から西宮市側に新駅設置を働きかけ設置が決まった。さくら夙川駅周辺は交通の密集地となっており、公共交通、特に鉄道においてはJR・阪急電鉄・阪神電車の3路線が競合している地域となっている。さくら夙川駅から北側徒歩約8分の距離に阪急夙川駅、南側徒歩約10分の距離に阪神香櫨園駅、西側徒歩約15分の距離には阪神西宮駅があり、大阪（梅田）と三宮を並行して結んでいる3路線の駅が密集している。また周辺には3つの国道と1つの高速道路があり、非常に利

便性の高い道路網が整備されている地域と言える。

3.アンケート調査の概要

本研究ではさくら夙川駅開業による交通行動の変化に着目し、新駅が開業することにより地元住民にどのような交通行動変化があったか、またどのような心理的要因が関わっているのかを調査するために、さくら夙川駅を中心とする南北1.5km・東西2.5kmの範囲にお住まいの住民の方にアンケート調査の協力をお願いした。調査票は世帯票・個人票1・個人票2の3つに分けており、表1にその内容を示す。

表1 アンケート調査票の内容

	世帯票	個人票1	個人票2
封入部数	1部	2部	1部
回答者属性	世帯の代表者	通勤・通学者	買い物・レジャー等で都心部へ出かける方
質問項目	・世帯属性	・個人属性 ・さくら夙川駅開業前後の利用交通 ・環境意識と新駅開業に関する意識	・個人属性 ・大阪・梅田方面におけるさくら夙川駅開業前後の利用交通手段 ・神戸・三宮方面におけるさくら夙川駅開業前後の利用交通手段 ・環境意識と新駅開業に関する意識

アンケートは配布をポスティング、回収は郵送回収で行い、3000部を配布して回収数は世帯票が432部、個人票1が389部、個人票2が373部である。世帯票の回収率は14.4%であった。

4.アンケート集計結果

さくら夙川駅開業後に利用交通手段を変更した人であるが、図1に示したように通勤・通学、買い物・レジャー（大阪方面・神戸方面）の両方において現状での変容率は10%以下となった。これは、さくら夙川駅は普通列車しか止まらないのに対し、阪急夙川駅や阪神西宮駅には優等列車が止まること、またさくら夙川駅前の駐輪場や商業施設等が十分に整備されていないことが原因として考えられる。

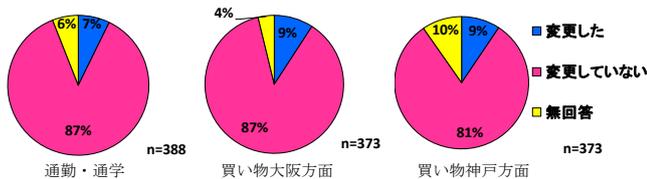


図1 さくら夙川駅開業後の交通手段変更

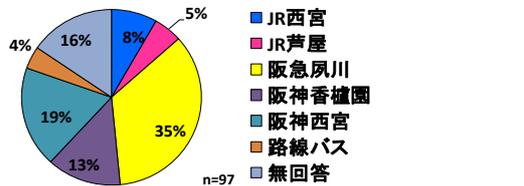


図2 交通手段変更者の以前の利用交通

一方で図2にもあるように自動車利用者からの交通手段変更はなく、さくら夙川駅のような元々公共交通の利便性が高い地域における新駅開業では、自動車利用からの転換はほとんどないという結論に至った。またアンケートにおいて、環境問題について非自動車利用者・自動車利用者共に90%以上の人意識しているが、自動車利用を控える意識が非自動車利用者において90%近くあるのに対し、自動車利用者では30%程度と低い値となった。自動車利用を控えない理由としては肉体的負担や仕事で使う等の理由が大半を占め、利用者の環境配慮行動・鉄道利用の付加価値の向上・会社における環境配慮行動の3点において改善がなされれば、鉄道利用意識の向上に繋がるのではないかと結論に至った。

5. アンケート結果の分析

アンケートには鉄道利用に関する満足度についての質問も設けたが、一例として買い物・レジャー(大阪方面)についての満足度推移を図3に示す。

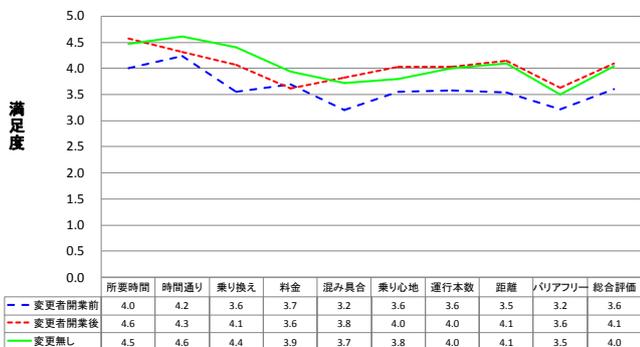


図3 買い物・レジャー(大阪)における満足度推移

満足度は「満足」～「不満」の5段階での回答方式であり、数値が高いほど満足度が高くなっている。

図3より満足度は全体的に4.0程度の高い水準となっており、満足度指標からこのような地域における新駅開業ではどの指標にアプローチを行えば効果的であるのかを数量化Ⅱ類を用いて求めた。

表2 買い物・レジャー(大阪方面)の分析結果

買い物・レジャー、大阪方面				相関比0.840			
アイテム	カテゴリ	カテゴリスコア	データ数	レンジ	レンジの順位	偏相関係数	偏相関係数の順位
所要時間	1~3	-0.241	43	0.323	6	0.118	6
	4	-0.092	44				
	5	0.082	175				
時間通り	1~3	0.078	33	0.095	9	0.051	8
	4	0.019	40				
	5	-0.018	189				
乗り換え	1~3	-0.234	50	0.367	5	0.282	5
	4	-0.227	46				
	5	0.133	166				
料金	1~2	-0.184	18	0.238	7	0.035	9
	3	-0.045	91				
	4	0.032	45				
	5	0.055	108				
	1~2	-0.140	21				
混み具合	3	-0.078	103	0.227	8	0.075	7
	4	0.071	59				
	5	0.087	79				
	1~2	-0.317	10				
乗り心地	3	-0.169	114	0.624	2	0.308	2
	4	-0.068	53				
	5	0.307	85				
	1~3	-0.233	95				
運行本数	4	-0.035	53	0.443	4	0.284	4
	5	0.210	114				
	1~2	-0.377	15				
距離	3	-0.160	71	0.534	3	0.291	3
	4	-0.065	44				
	5	0.157	132				
	1	-0.978	5				
バリアフリー	2	-0.309	32	1.394	1	0.479	1
	3	-0.230	108				
	4	0.242	52				
	5	0.416	65				

表2より、バリアフリーに関する指標が全体の満足度に非常に大きく影響することが判明した。また通勤・通学、買い物(神戸方面)においてもバリアフリーは高い影響力を示しており、既に公共交通利用に関する満足度が高い地域においては、これからの少子高齢化社会への対応を含めて、駅施設だけでなく駅周辺へのバリアフリー整備も重点的に行うことで利用環境の向上に繋がるということが考えられる。

6. 結論

本研究によって、既に交通網が十分に整備されている地域における新駅開業では、自動車利用からの利用交通の転換は見込めないこと、また駅施設・駅周辺へのバリアフリー整備を重点的に行うことで、利用者の満足度の観点からより良い駅環境がつけられるということが判明した。しかし、周囲の地域状況によって新駅開業の背景は様々であるので、今後他の地域において調査を行う必要がある。また、今回アンケートに盛り込むことができなかった項目に関しても人々の行動意識が働いている可能性があるため、分析方法やアンケート内容に関しての見直しと検討も必要となるであろう。