

地方都市における新駅開設が手段転換に与える影響分析

九州東海大学 正 員 溝上 章志

九州東海大学 学生員 吉永 寛

1. はじめに

熊本市では昭和63年3月にJR豊肥本線新水前寺駅が新設され(図-1参照)、JRから都心へ向かうバスや路面電車への乗り換えサービスが従来よりかなり改善された。これによりJRへの手段転換が起こったものと思われる。本研究では新駅の利用実態調査、および利用意識に関するアンケート調査を行い、地方都市における新駅開設による乗り換えサービス改善策が手段転換に与える効果について分析する。



図-1 JR豊肥本線新水前寺駅位置

2. 新駅開設後のサービス変化と利用実態

新駅開設前は、JR豊肥本線から市電などに乗り換えるためには水前寺駅から約10分の徒歩時間を要し、その間に2回の横断歩道の信号を待つ必要があった。しかし、新駅開設により乗り換えのための徒歩時間は約3分となり、以前に比べて約7分の乗り換え時間短縮がなされている。また、駅開業と同時にJRのダイヤも改正され、5本/日の増発がなされた。これにより新水前寺駅の乗車人員は777人(昭和63年4月)となった。一方、新駅開業により、乗り換えのための乗降客が減少したと考えられる水前寺駅の乗車人員は昭和63年4月に2025人であり、昭和62年10月調査時の1655人から350人程度増加するという現象がみられた。

3. 交通サービス改善に対する意識

新駅の詳細な利用実態と新駅開業に伴うサービス改

善に対する利用者の評価構造を明らかにするために、①個人属性、②新駅利用目的、③現利用経路と新駅開業前の経路のサービス水準、④サービス改善に対する評価などについて意識調査を行った。調査は、1988年7月14日(木)に新駅乗降客に調査票を手渡した後、郵送回収する方法で行った。652票の配付のうち、回収率は17.3%であった。そのうちの113サンプルについて、以下集計分析を行った。

(1) 新駅利用実態

新駅の1日の利用状況を図-2に示す。総乗降客数は1704人でJR調査時より乗車人員は約4%程度増加している。7~8時の朝のピーク時に全乗降客の27%が集中しているほか、昼間の13~14時にも12.5%が利用している。また、朝ピーク時の乗降客数のうちの約60%が高校生なのが特徴である。

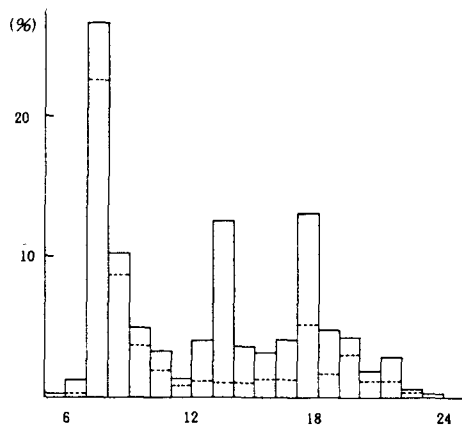


図-2 新駅の時間帯別乗降客数

(2) 新駅開業前の利用手段別のサービス評価

新駅利用者の新駅開業以前の利用手段の比率を図-3に示す。約半数が水前寺駅から利用駅を新駅に変えたただけであるが、全体の46%の人は他の交通手段からJRへの手段転換者である。新駅利用の理由を明らかにするために、表-1と図-4に新駅開業前後サービス項目当たりサービスレベルの変化とそれに対する評



図-3 新駅開業以前の利用手段

価を、開業前の利用手段別に示す。以前に水前寺駅を利用していた人の改善項目は主として徒歩時間であるが、その他のJR駅やJR以外のMT利用に対しては総所要時間や所要費用にも大きな改善がみられる。このサービス改善に対する評価をみると、水前寺駅利用者、他のMT利用者とも所要時間改善に対する評価は高く、満足がともに約40%に達している。一方、実際にはかなり改善されたと考えられる乗り換えのための徒歩時間に対しては、水前寺駅利用者、他のMT利用者とも評価は新駅開業前後であり変化がない。

表-1 新駅開業前後のサービスレベルの比較

サービス項目	現経路	新駅開業以前の利用交通機関			
		水前寺駅	他JR駅	他のMT	自動車
総所要時間(分)	61.3(5.7)	61.3(5.4) 5.2(3.0)	51.0(4.3) -8.0(2.5)	83.9(6.0) 17.6(3.4)	55.0(5.4) -17.8(4.6)
総徒歩時間(分)	11.6(2.7)	17.7(3.1) 4.9(2.5)	5.7(2.2) -5.0(2.7)	8.2(2.6) -1.7(2.7)	-10.2(2.7)
総待ち時間(分)	8.1(2.7)	7.2(2.7) 0.4(2.0)	5.3(1.4) 1.0(1.2)	8.7(2.6) -2.5(2.5)	-6.3(1.8)
総所要費用(円)	281(13)	240(18) 2(6)	511(17) 41(8)	351(12) 56(10)	212(4) -275(15)

(注) 上段の数字は平均値と標準偏差、下段は差の平均と標準偏差を示す

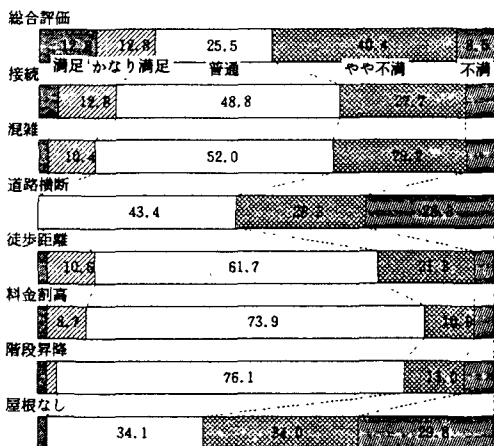


図-5 乗り換えサービス項目別評価

4. 新駅における乗り換えの実態とその評価

市電などの交通機関に乗り換えをするために新駅を利用している人の割合は全サンプルの40%程度しかおらず、そのうち、以前に水前寺駅を利用していた人が約半数をしめている(図-5参照)。つまり、新駅が開業した結果、JR以外の交通手段から新駅を利用するJRへ手段転換した人は全サンプルの15%にすぎない。このように、乗り換えサービス改善を主目的として開設された新駅の乗り換え利便性を理由に他の交通手段から転換を行った人は極めて少ないことが明らかとなった。そこで、乗り換えサービスに対する総合評価、および乗り換えに関するサービス項目別評価をみると、図-6のような結果が得られ、「屋根がなく雨に濡れる」や「乗り換え時の混雑」などの①駅施設自体の未整備、「乗り換えのための道路横断」などの②駅周辺交通施設の未整備に対する不満率が高いことが明らかとなった。また、各列車に対する乗車客の待ち時間の実測結果では、列車待ち時間平均値が8.8分、標準偏差が7.0分であり、その結果、「乗り換え時のダイヤ接続」など③乗り換え交通機関相互のサービスの不整合に対する不満も多くなっている。

5. 今後の課題

異なる交通手段相互の乗り換え駅としての機能を向上させ、他の交通機関からの手段転換を促進するための具体的施策を、現在、検討中である。

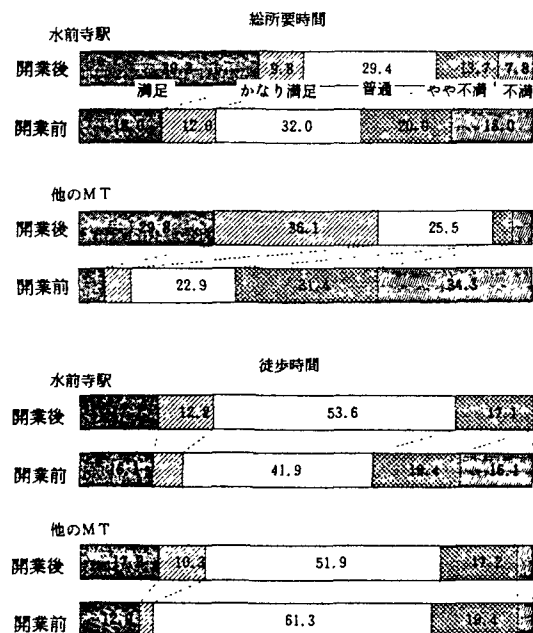


図-4 新駅開業前後のサービス項目別評価