

新交通システム開業後の評価

九州工業大学 学生員 ○因幡 英明

九州工業大学 学生員 永岡 竜也

九州工業大学 正 員 佐々木昭士

1. はじめに 地方都市における活性化が、現代的な課題として関心が持たれている。このことはとりもなおさず地方都市における経済環境の厳しさに他ならない。このような地方都市の社会基盤を充実させるために交通施設の建設が計画されている。交通施設は、公共施設の一つであり、その影響が幅広く、その評価の主体も、その施設の提供者、サービスの利用者、沿線の住民のように直接効果を受けるものと、地域社会、国などのように間接効果交通システムの影響を受けるものとが挙げられる。

最近、森杉¹⁾による交通施設供用の影響に関する連関表の提案があるが、評価についてはその影響が多岐にわたるので一義的な形式で評価することは困難のようである。評価を単純化するために調査を実施する方法もあるが、回答者が必ずしも調査の意図に沿ったものにならない状況が生じることは少ないようである。本研究はこれらの状況を考慮して、できるだけ生の形で影響を示し、関係者の評価を的確に得られるような方法を検討したものである。

2. 評価の方法 評価の対象として、昭和60年1月9日に開業され、すでに5年を経過した北九州市モノレール小倉線を採用した。このモノレールは、財政的に赤字をかかえ、小倉駅との結節を欠くことなどの批判が存在している。しかし、このような断片的な評価は加えられているが、開業後の効用に関する総合的な評価を加えた例はないようである。評価項目について、表-1, 2, 3に示すように、利用者、沿線区域、市全域の空間による3方向からの評価に分けて実施することにした。

表-2 モノレール評価のための
沿線区域の調査項目

調査項目	評価指標と算定方法
人口	推移と分布
商業	年間販売額の推移と分布
事業所	従業者数の推移と分布
地価	公示地価の推移と分布
環境	開業にともなう環境問題
交通	交通手段選択 時間距離の変化と分布 道路の交通量

表-1 モノレールの利用者の評価項目

評価項目	評価指標と算定方法
経済度	大量交通機関の料金、自家用車の数量化は問題あり
迅速度	運行時間、旅行時間調査（分数が大きい） 大量交通機関のアクセス徒歩時間、乗り換え待ち時間
確実度	旅行時間の標準偏差
安全度	事故率
快速度	主観的カテゴリー・データ、着席率、乗車率
親近度	主観的カテゴリー・データ
アクセス	距離、アクセス・フィーダの有無

表-3 市全域を対象としたモノレール評価の
ための調査項目

調査項目	評価指標と算定方法
都市構造	都市の構造（歴史、将来計画）
営業収支	企業の営業実績（貸借対照表など）
市財政支出	建設費、財政負担
市税の増収	固定資産税などの増収*

*地価の上昇分などで間接的に算定

[illegible]

なお、モノレールは、昭和46年に計画されたので、開業時点では既に地価をはじめとする影響は鎮静化し、一方近年の北九州市の厳しい経済情勢が沿線にも現れている。