

IV-2

## 盛岡市における交通需要マネジメントに関する意識調査

岩手大学工学部

正員 岩佐 正章

岩手大学工学部

学生員 ○高橋 耕太

### 1. はじめに

近年、我が国の自動車保有台数は急激に増加しており、マイカーを主とした自動車の利用が進んでいる。今後もライフスタイルの多様化などにより、自動車の複数保有の増加や免許保有層の増大が続くと考えられる。その結果、自動車利用は今後も一層拡大する可能性が高い。しかし、これを受け入れるための道路の整備状況はかなり改善されているものの、目標水準には程遠い状況である。また、近年の財政面の状況などから道路整備を取り巻く状況はより厳しいものとなっている。そのため、道路の供給量が追いつかず、我が国の都市における交通渋滞は大きな社会問題の一つとなっている。盛岡市においても、慢性的な交通渋滞は大きな問題となっている。

新たな道路の施設の整備が難しい今、供給サイドだけでは限界があり交通利用者が参加した交通需要マネジメントが必要不可欠であると考えられる。特に重要なことは、公共交通機関の利用促進によるマイカー抑制または時間的に分散させることである。そこで、アンケート調査を通じてマイカー通勤者の実態把握と公共交通機関の問題点、交通需要マネジメントに対する意識を明らかにし、渋滞対策についての基礎的知見を得ることを目的とする。

### 2. 調査方法及び内容

盛岡市における渋滞の緩和・解消のために、まず始めに盛岡市中心地区にある民間企業にマイカー通勤者の人数、通勤交通の対応と各交通需要マネジメントに関する評価などについて郵便調査法を用いて調査した。次にマイカーで通勤している人を対象に留置調査法を用いて、マイカー通勤の実態把握、公共交通の問題点、各交通需要マネジメントの評価について主として選択回答方式で調査した。調査期間は、平成10年12月11日から12月21日までである。調査票の配布・回収状況は以下のようである。企業を対象にした調査票については、配布票数：120通、有効回収票数：76通（有効回収票数率：63%）個人を対象にした調査票については、配布票数：300通、全回収票数：231通（全回収票率：77%）、有効回収票数：201通（有効回収票率：67%）。アンケート調査の主な事項（内容）は、以下の通りである。

#### （Ⅰ）企業対象の調査票

##### 1）フェイスシート

##### 2）マイカー通勤の対応に関する質問

マイカー通勤容認の可否、駐車場整備、通勤手当など。

##### 3）交通需要マネジメントに対する質問

時差出勤、圧縮勤務、パーク&ライド、テレコミュニケーション、ホリデーパーキングに対する評価。

#### （Ⅱ）個人対象の調査票

##### 1）フェイスシート

##### 2）マイカー通勤に関する質問

マイカー通勤年数、通勤距離、乗車人員、1カ月当りのガソリン代、出発時刻と到着時刻、渋滞区間、駐車場形態、駐車料金、駐車料金の支払い、駐車場から職場までの距離、通勤の際のマイカーの必要性、マイカー通勤の費用限界と時間限界など。

##### 3）公共交通機関での通勤に関する質問

公共交通機関を利用する通勤が可能な人を対象者とし、主な内容は、公共交通機関利用による通勤の現状、公共交通機関を利用して通勤した場合の問題点（苦痛に感じる点）等である。

##### 4）交通需要マネジメントに関する質問

時差出勤、圧縮勤務、ノーマイカーデー、相乗り、テレコミュニケーション、パーク&ライドに関する評価。

### 3. 調査・解析結果および考察

#### （1）企業の通勤者に対する対応

回収した76社のうち、60.5%の46社がマイカー通勤を認めており、その理由として「仕事の内容上、車が必要」（30.1%）、「公共交通の不備」（28.4%）と挙げられた。

#### （2）公共交通機関を利用した通勤の現状

被験者の92.7%にあたる294人が公共交通機関を利用する通勤が可能であると答えている。

公共交通機関での通勤が可能であると答えた294人に、公共交通機関を利用して通勤したことの有無を質問したところ、89.1%の人が「公共交通機関を利用して通勤したことがある」と答えている。また、その際の原因として、67.0%の人が「飲み会・宴会などがあるとき」、19.9%の人が「降雪時・積雪時」と答えていた。

公共交通機関を利用して通勤した際の移動交通手段は、「徒歩・バス・徒歩」という形態をとっている人が55.7%と最も多かった。

#### （3）公共交通機関を利用して通勤する場合の問題点

公共交通機関利用上の問題点について、13個のアイテムに関して、数量化理論第Ⅱ類により解析した。アイテム

ムおよび結果は、表1のとおりである。これによると、「マイカーより時間がかかること」「バス停・鉄道駅までの歩行時間」「冬の寒い中での待ち時間」のレンジが高く、公共交通機関を利用した通勤に影響していることがわかる。また、レンジが大きいアイテムの上位3位までは、時間に関わることであった。

表1 公共交通機関を利用して通勤する場合の問題点

| 順位 | アイテム           | レンジ    |
|----|----------------|--------|
| 1  | マイカーより時間がかかること | 1.2242 |
| 2  | バス停・鉄道駅までの歩行時間 | 1.0271 |
| 3  | 冬の寒い中での待ち時間    | 0.9373 |
| 4  | 車内が騒がしいこと      | 0.9220 |
| 5  | 終発時刻が早いこと      | 0.9126 |
| 6  | マイカーより費用がかかること | 0.8978 |
| 7  | 定時性がないこと       | 0.6275 |
| 8  | 運行本数が少ないこと     | 0.6011 |
| 9  | 雨の中の待ち時間       | 0.5736 |
| 10 | 席に座れないこと       | 0.5294 |
| 11 | 雪の中での待ち時間      | 0.4554 |
| 12 | 始発時刻が遅いこと      | 0.3765 |
| 13 | 夏の暑い中での待ち時間    | 0.2784 |

(相関比0.6806)

#### (4) 各交通需要マネジメントに対する評価

企業の各交通需要マネジメントについての評価を知るために、「時差通勤」「圧縮勤務」「パーク&ライド」「テレコミュティング」「ホリデーパーキング」の各対策について、潜在構造分析を行った。結果を図1に示す。

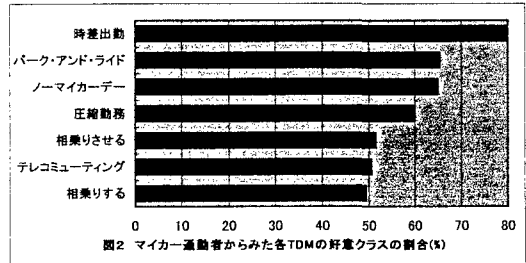
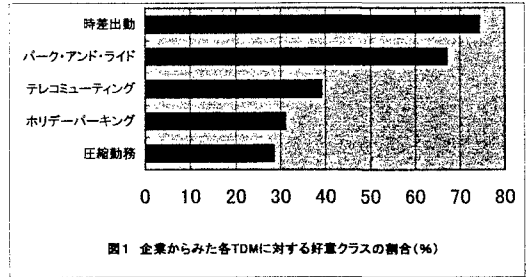
マイカー通勤者の各交通需要マネジメントについての評価を知るために、「時差通勤」「圧縮勤務」「パーク&ライド」「ノーマイカーデー」「相乗りする」「相乗りさせる」「テレコミュティング」「パーク&ライド」の各対策について潜在構造分析を行った。結果を図2に示す。

企業の各交通需要マネジメントに対する好意クラスで、最も高いのが「時差通勤」の74.2%、次いで「パーク&ライド」の67.0%であり、「テレコミュティング」「圧縮勤務」は39.1%、28.5%と低い値になった。

マイカー通勤者の各交通需要マネジメントに対する好意クラスは、最も高いのが「時差通勤」の79.5%で、次いで「パーク&ライド」の65.3%、「ノーマイカーデー」64.9%、「圧縮勤務」の59.9%である。「相乗りする」「相乗りさせる」は49.3%、51.4%と、ともに低くなっている。企業の結果とマイカー通勤者の結果を比べると、「時差通勤」、「パーク&ライド」は、ともに好意クラスの値が65%以上であり、実施の可能性が高く、効果の期待ができる対策であるといえる。

時差通勤の問題点として多く挙げられたのが、「就業規則の見直し」が41.2%、「他の社員との調整」40.5%と高かった。パーク&ライドを利用するための条件として多く挙げられたのが、「駐車場代を会社が負担してくれる」

が35.3%、「マイカーで通勤するより早く行ける」が30.7%と高かった。



#### 4. まとめ

公共交通機関での通勤の際の問題点(苦痛に感じる点)の上位は、「マイカーより時間がかかること」、「バス停・鉄道駅までの歩行時間」「冬の寒い中での待ち時間」など時間に関わるものであった。従って、これらを、改善することが公共交通機関の利用促進につながると思われる。

渋滞対策に対する評価の結果から、効果の期待できる渋滞対策として、「時差通勤」「パーク&ライド」が挙げられる。時差通勤に関しては、官公庁を中心として実験的に試行されており、民間企業も参加する事ができればさらに渋滞の緩和につながると考えられる。パーク&ライドに関しても、市内及び近郊駅において駐車場の整備が拡大されており、企業が駐車場代を負担すればかなりのマイカー通勤者が利用すると期待できる。

交通渋滞の緩和のためには様々なことが考えられるが、企業が従業員のマイカー通勤に関与することで、交通需要マネジメントへの貢献ができる可能性があることがわかった。官公庁と民間企業が協力して各施策に取り組むことにより、渋滞の緩和が可能になるものと思われる。