

IV - 5

駅および駅周辺整備が鉄道利用に及ぼす影響について

－秋田県井川さくら駅を例に－

岩手大学工学部 正 員 岩佐 正章
岩手大学工学部 学生員 ○武田 卓也

1. はじめに

本研究は秋田県井川町の住民の交通手段利用実態、生活環境等を調査し、駅設置および駅周辺の整備が鉄道利用促進に及ぼす影響を調査することを目的とする。

2. 井川町の概況

(1) 位置及び面積

井川町は東経140° 5′、北緯40° 54′と、秋田県のほぼ中央部に位置する、人口6,208人（平成7年）の町で、秋田市より北に約25km、電車では秋田駅から約20分、車で約40分の行程にある。西は八郎潟残存湖に面し、東部地域は自然豊かな丘陵に恵まれ、東西14km、南北4kmの細長い地形で、総面積は47.95km²となっている。森林が52.6%、農用地が29.3%を占めている。

(2) 井川さくら駅について

井川さくら駅は、国道7号線沿いに位置しており、平成7年12月に開業した、秋田県内で30年ぶりに新設された駅である。斬新なデザインの駅舎で、その中には「ふるさと交流センター」が併設されている。駅周辺施設として、157台駐車可能な無料駐車場（在来線初の本格的パークアンドライド方式）、駐輪場、公園、イベント広場がある。また平成8年には、駅西側に宅地分譲地48区画、町営住宅21戸が建設された。

3. 井川さくら駅設置の影響

井川さくら駅と両隣の駅である羽後飯塚駅、八郎潟駅の1日当たり乗車人数を図-1に示す。秋田駅～東能代駅の13駅合計は10年間で約2,000人減少していて、しかも、井川町の人口も年々減少しているにもかかわらず、井川さくら駅の乗車人数は開業以来602～742人/日を保持しており、井川さくら駅は、他駅からの転換効果および自駅の誘発効果があり、井川さくら駅が鉄道利用促進に影響を及ぼしたと認められる。

4. 駅周辺整備の影響

(1) 調査対象

駅周辺地区として、さくら地区および駅前、非周辺地区として、井川さくら駅から1.5km前後離れている今戸地区および海老沢地区、その中間地区として駅か

ら600m前後離れている街道地区の住民を対象とした。

(2) 研究方法

研究方法はアンケート調査を行った。その内容は、フェイスシート、交通手段利用状況、井川さくら駅の各施設の評価、居住地選択理由、居住地区の満足度、代替交通手段である。

調査票の配布は訪問による手渡しで、平成12年12月13日に行い、回収も訪問で12月17日に行った。調査票の配布・回収状況は表-1のとおりである。

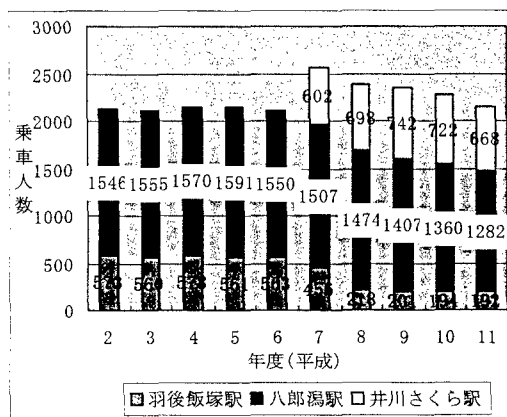


図-1 各駅1日あたりの乗車人数の推移

表-1 調査票の配布・回収状況

配布場所	配布数	有効回収数	有効回収率 (%)
さくら	127	85	66.9
駅前	104	73	70.2
街道	113	89	78.8
今戸	152	128	84.2
海老沢	80	53	66.9
合計	575	429	74.6

5. 調査結果および考察

(1) 住宅地整備の影響

駅周辺地区（さくら地区、駅前）と非周辺地区（今戸地区、海老沢地区）、中間地区（街道地区）の交通機関利用頻度を表-2で示す。「ほとんど毎日」「週3・4回」「週1・2回」を「日常的利用」とすると、鉄道の日常的

利用頻度は、中間地区で16.1%、非周辺地区で12.7%、周辺地区で7.2%と駅直近の周辺地区が最下位になっており、周辺の住宅地整備は鉄道利用促進に直接的に影響を及ぼしていない。ただし、今回の調査においては、鉄道利用者の絶対数は13～20人と少ない。井川町における実際の利用交通手段は自動車利用がどの地区とも日常的利用が90.0%～97.6%と大部分を占めている。また、バスは1.9～6.8%、3～6人と極めて少ない。

(2) 駐車場整備の影響

各地区の住民の井川さくら駅までの交通手段を図-2に示す。駅周辺地区は徒歩、非周辺地区は自動車が大部分を占める。また、中間地区では、徒歩と自動車の割合は、それぞれ36.1%、44.3%であった。駅までの自動車利用頻度はその地区から駅までの距離に比例して増えている。駐車場の駐車状況は12月19日午前10時の調査で83台であり、P&RRが利用されていることから駅の駐車場が鉄道利用促進に影響を及ぼしている。

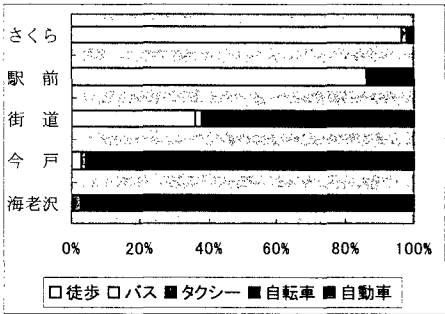


図-2 井川さくら駅までの交通手段

(3) 居住地の選択理由

駅周辺地区、中間地区、非周辺地区の住民に、自由に居住地を選択する場合の条件について調査した。それらは、鉄道利用の利便、バス利用の利便、地価(家賃)の手頃さ、学校・職場の近さ、買い物のしやすさの

5項目で、何を重要視するか、一対比較法により分析した。間隔尺度により順位付けされた結果を図-3に示す。どの地区でも第1位は、「鉄道利用の利便」になった。

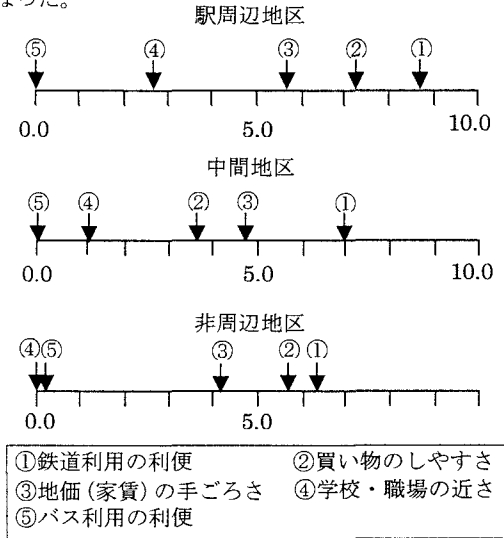


図-3 居住地選定理由(一対比較法)

6. おわりに

井川さくら駅は、686人/日(平均値)の乗車人数を保持しており、駐車場整備はP&RRの利用に有効であり、その設置は効果を及ぼしている。直近の住宅地整備は鉄道利用には直接的な影響は及ぼしていない。

井川町における交通手段は、日常的利用としては自動車が大部分を占めている。鉄道利用は少ないが、希望する居住地の選択条件には、「鉄道の利便」が第1位であった。また、秋田市へ行く場合、76.7%は自動車であるが、もしそれが使えない場合の代替交通手段として、70.3%が鉄道をあげている。また、バスの利用は極めて少ない。井川町の公共交通機関の利用に関して今後、全数調査、職業別調査、通勤・通学者対象調査、他の駅の調査等の再調査が必要である。

表-2 交通機関の利用頻度 ()内構成比(%)

	駅周辺地区			中間地区			非周辺地区		
	鉄 道	バ ス	自 動 車	鉄 道	バ ス	自 動 車	鉄 道	バ ス	自 動 車
ほとんど毎日	10 (5.5)	4 (2.3)	111 (81.0)	10 (11.5)	1 (1.1)	55 (78.6)	14 (8.9)	1 (0.6)	96 (77.4)
週3・4回	1 (0.6)	0 (0.0)	11 (8.0)	3 (3.4)	4 (4.5)	3 (4.3)	1 (0.6)	0 (0.0)	11 (8.8)
週1・2回	2 (1.1)	2 (1.1)	9 (6.6)	1 (1.1)	5 (7.1)	5 (3.2)	5 (3.2)	2 (1.2)	14 (11.3)
月2・3回	12 (6.7)	5 (2.8)	4 (2.9)	4 (4.6)	2 (2.3)	2 (2.9)	7 (4.5)	5 (3.2)	2 (1.6)
月1回	10 (5.5)	4 (2.3)	1 (0.7)	8 (9.2)	5 (5.7)	0 (0.0)	15 (9.6)	3 (1.9)	0 (0.0)
年に4・5回	34 (18.9)	6 (3.4)	1 (0.7)	16 (18.4)	3 (3.4)	1 (1.4)	32 (20.4)	5 (3.2)	1 (0.8)
年に1・2回	55 (24.4)	17 (9.7)	0 (0.0)	18 (20.7)	4 (4.5)	0 (0.0)	42 (26.8)	16 (10.4)	0 (0.0)
全然乗らない	67 (37.2)	138 (78.4)	0 (0.0)	27 (31.0)	68 (77.3)	4 (5.7)	41 (26.1)	122 (79.2)	0 (0.0)
合計	180 (100)	176 (100)	137 (100)	87 (100)	88 (100)	70 (100)	157 (100)	154 (100)	124 (100)