

IV-46

いわて銀河鉄道青山町新駅設置に関する地域住民の意識調査

岩手大学 正 員 岩佐 正章
 岩手大学 正 員 安藤 昭
 岩手大学 正 員 佐々木栄洋
 岩手大学 学生員 ○三浦 尚子

1. 研究の目的

平成14年12月に、盛岡以北の東北新幹線が開業予定であり、それに伴いこれまでの盛岡～目時(三戸町)の在来線は、J R 東日本の経営から分離され、「いわて銀河鉄道株式会社」により運営されることとなった。そして、同社の開業後3年以内に、新しく駅を設置する計画があり、その候補地の1つとして、盛岡駅と厨川駅の間地点になる、青山町があげられている。

また、青山地区は「盛岡市オムニバスタウン計画ゾーンバスシステム」の対象地域にもなっており、バスの運行システムも新しくなることが予定されている。

このように、青山地区の公共交通は、大きく変化することが予想される。

本研究では、アンケート調査を行い、青山町に駅が設置された場合、どのようなサービスの鉄道交通であれば、青山地区住民に望まれる鉄道になるのかを検討する。



図-1 調査対象地域

2. 研究方法

(1) 調査・解析方法

青山地区の住民を対象にアンケート調査を行い、その結果をコンジョイント分析によって解析した。

(2) 調査概要

調査の概要については、表-1に示す。また、本調査の個人属性については、表-2のとおりである。

表-1 調査概要

調査期間	平成13年12月12日～12月31日
調査対象	青山地区住民
配布数	816票
回収数	438票 (53.9%)
有効票数	411票 (50.4%)

表-2 個人属性

	男性		女性		合計	
	人数(人)	構成比(%)	人数(人)	構成比(%)	人数(人)	構成比(%)
10代	8	1.8	9	2.2	17	4.1
20代	12	2.9	26	6.3	38	9.3
30代	12	2.9	18	4.4	30	7.3
40代	33	8.0	47	11.4	80	19.5
50代	48	11.7	58	14.1	106	25.8
60代以上	69	16.8	71	17.3	140	34.1
合計	182	44.3	229	55.7	411	100.0

(3) 調査票の内容

調査表の内容は、以下のようである。

- 質問1 外出について
 質問2 青山町からの電車の運行形態について
 質問3 青山町の新駅について
 質問4 フェイスシート

3. 調査の結果および考察

(1) 外出について

有効票中、通勤・通学者は48.2%、また通勤・通学以外

で、週2回以上外出する人は70.3%であった。それぞれの日常の交通手段は図-2に示す。ただし、複数回答である。どちらも自家用車利用の回答数が多かった。次いでバス利用の回答数が多く、これは被験者の5割以上が50代以上であったためではないかと思われる。

次に、鉄道、バスの日常の利用頻度は表-3のようである。鉄道の日常利用者はほとんどなく、バスを週2回以上利用している人は、全体の24.3%であった。

以上の結果から、青山地区住民は公共交通機関よりも、自家用車を利用している人が多いことがわかった。

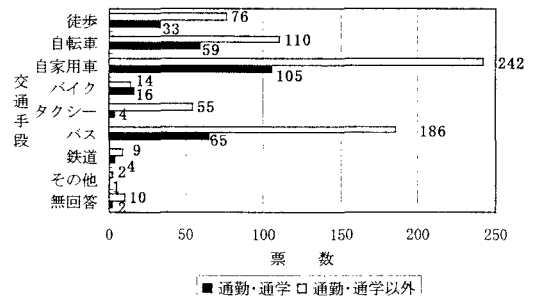


図-2 日常の交通手段

表-3 鉄道、バスの利用頻度

利用頻度	鉄 道		バ ス	
	人数(人)	構成比(%)	人数(人)	構成比(%)
ほとんど毎日	2	0.5	30	7.3
週3,4回	3	0.7	23	5.6
週1,2回	5	2.1	47	11.4
月2,3回以下	241	58.6	265	64.5
無回答	160	38.9	46	11.2
合 計	411	100.0	411	100.0

(2) 青山町の新駅について

調査の結果「青山町に新駅がほしい」と思っている人は305人で、全体の74.2%であった。その理由としては、「他の交通機関より、時間が正確だから」というのが最も多く233票で、次に「交通渋滞の緩和になると思うから」224票、「他の交通機関より、所要時間が短いから」198票と続いている。

現在青山地区には、4つのバス路線があり、青山地区から盛岡市中心部へ向かうバスは、平日であれば100本以上ある。だが、今回の結果を見ると、バスよりも定時性があり、渋滞などのことも考慮して、駅がほしいと思っていると推測される。

一方、「青山町に駅はいらない」と答えた人は、94人で、全体の22.9%であった。その理由としては、「最終目的地に行くのに、鉄道だと不便だから」という回答が53票で最も多かった。

次に、実際青山町に駅が設置された場合、どれくらいの人が利用するのかを調査した。青山町駅からの電車が、乗客の望むサービスレベルであった場合、「ほとんど毎日利用する」と答えた人は45人、「週3,4回利用」は65人、「週1,2回利用」は89人であり、全体で48.4%の人が日常

利用すると回答した。

また、「あなたが、鉄道利用に求めるものは何ですか」という質問に3つまで回答してもらった結果、「時間の正確さ」276票で最も多く、「運賃の安さ」243票、「速さ」114票と続いた。ここでも、定時性について強く要求されていた。

青山町に駅が設置される場合、請願駅である可能性が高い。しかし、「寄付金が要求されても駅がほしい」と思っている人は231人で、全体の56.2%であり、地域住民の半数以上は青山町に駅が設置されることを望んでいることがわかる。

(3) 青山駅からの電車の運行形態について

青山町に駅が設置された場合、青山地区の住民は、どのような鉄道利用を求めるのかを、コンジョイント分析を用いて検討した。

青山地区住民に、図-3に示すようにゾーンバスシステムと鉄道を利用して、盛岡駅まで行くと仮定し、で囲んだ部分の条件(青山町駅とバスターミナルの位置関係、鉄道の運賃、朝夕の鉄道の運行本数、鉄道の始発・終発時刻)を変化させ、8パターンに組み合わせ、順位付けをしてもらった。地元住民が鉄道を利用する際に、どの運行条件を重視しているか、どのような運行条件の組み合わせが評価が高いかを調査した。

条件の内容、水準を表-4に、各パターンの組み合わせを、表-5に示す。

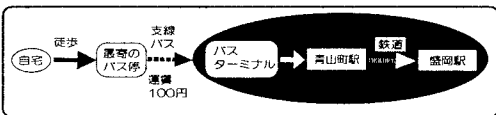


図-3 盛岡駅までの移動手段仮定

表-4 各条件と水準

条件	1	2	3	4
位置関係(青山町駅とバスターミナル)	同じ場所	離れている	—	—
鉄道の運賃	100円	140円	190円	290円
鉄道の運行本数	朝(上り)6本 夕(下り)7本	朝(上り)8本 夕(下り)10本	—	—
鉄道の始発・終発時刻	始発(上り)6:40 終発(下り)22:50	始発(上り)6:10 終発(下り)23:20	—	—

表-5 各パターンの条件の組み合わせ

条件	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④	パターン⑤	パターン⑥	パターン⑦	パターン⑧
位置関係	1	1	2	2	2	2	2	2
鉄道の運賃	2	3	1	2	1	3	4	4
鉄道の運行本数	2	1	1	1	2	2	1	1
鉄道の始発・終発時刻	1	2	1	2	2	1	1	1

順位付けしてもらったものを、被験者全体(411人)、通勤・通学者(198人)、「青山町に駅が設置されたら利用する」と答えた人(199人)の3通りで、コンジョイント分析を行った。各条件の重要度を図-4、また各パターンの効用値を図-5にそれぞれ示す。

いずれの結果も、パターン③の効用値が最も高く、パターン⑦が最も低かった。運賃、位置関係の効用値の影響が大きく、その2つの水準の違いで、パターン全体の効用値が左右された。一方、運行本数や始発・終発時刻の影響が少なかった。

パターン③は、運賃は100円で、駅とバスターミナルは同じ場所であり、その他の条件は効用値の低いものであったが、パターン全体の効用値は高かった。パターン⑧では、位置関係、運行本数、始発・終発時刻が効用値の高い方の条件であったにもかかわらず、運賃が200円で

あったためパターン全体の効用値は、マイナスになった。

次に運賃別に各パターンの効用値を求めた。運賃が190円であった場合、その他の条件の水準を効用値の高いものにすれば、全体の効用値がプラスになるものもあったが、運賃が200円になってしまうと、他の条件の水準が効用値の高いものであっても、パターン全体の効用値はマイナスになってしまうことがわかった。

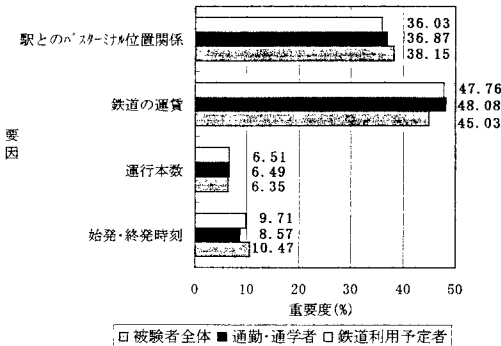


図-4 各要因の重要度

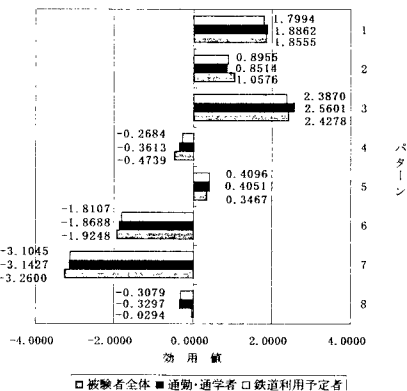


図-5 各パターンの効用値

4. まとめ

本研究では、青山町からの電車が、望まれるサービスレベルの鉄道であったならば、週1,2回以上は利用すると答えた人が全体の48.4%で、約半数の人が利用することが分かった。また、青山町駅が請願駅でもほしいと思う人も半数以上いたことから、青山町駅が地元住民から必要とされていることがわかる。

コンジョイント分析の結果から、本研究の条件中ではパターン③の運行状態が、最も利用者からは望まれていることはわかるが、運賃100円では、経営面で難しくなってくる事が予測されるため、運賃を上げる一方で、駅とバスターミナルの位置関係など、その他の運行条件のサービスでのカバーが、必要だと考えられる。

【参考文献】

並行在来線経営計画概要 平成13年
岩手県並行在来線経営準備協議会
盛岡市オムニバスタウン計画書 平成10年 盛岡市
代 喜一:コンジョイント分析 データ分析研究所
岡本 真一:コンジョイント分析～SPSSによるマーケティング・リサーチ～ ナカニシヤ出版