

IV-21

近年の盛岡市近郊における公共交通の利用環境の変化について

岩手大学 正 員 南 正昭
岩手大学 正 員 安藤 昭

岩手大学 学生員○谷本真佑
岩手大学 正 員 赤谷隆一

1. はじめに

バスの規制緩和や鉄道の3セク化・民営化など、近年における公共交通の経営形態の変化は地方部の交通環境に大きな影響を与えている。

盛岡市においても、オムニバスタウン事業指定や、東北新幹線の八戸延伸開業に伴う並行在来線の経営分離などにより、ここ数年で公共交通の利用環境は大きく様変わりしてきた。

本研究では、盛岡市青山地区におけるアンケート調査をもとに公共交通機関の利用状況を調べ、当該地域における将来交通計画の支援となるための基礎的な知見を得ることを目的とする。

2. 研究方法

(1) 調査対象地域

本研究で調査対象地域とした青山地区を図-1に示す。青山地区は盛岡市北西部に位置し、人口は約36,000人である。

この地域では、オムニバスタウン計画の中心施策の1つである「青山ゾーンバス」の実証運行が昨年10月から行われている。また、IGRいわて銀河鉄道の青山新駅が2005年度に設置される予定である。

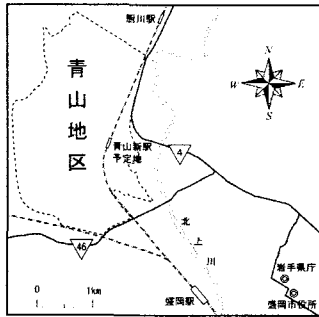


図-1 調査対象地域

(2) 調査目的と方法

青山新駅とゾーンバスの選択率、当該地域での冬季積雪時を考慮した交通手段分担の変化等を明らかにするために、対象地域においてアンケートによる調査を実施した。調査の内容は以下のとおりである。

- 質問1 盛岡市中心部への外出目的・頻度・場所
- 質問2 盛岡市中心部への移動方法
- 質問3 青山新駅の利用について
- 質問4 公共交通に望むことについて
- 質問5 「青山ゾーンバス」に対する評価
- 質問6 個人属性

調査は、青山地区に住む人を対象に平成16年1月20日から23日に実施した。調査票の配布・回収は直接訪問によって行い、配布数は953票、回収数は769票であった。

3. 調査結果・考察

本稿では紙面の都合上、質問1, 2, 4~6について、

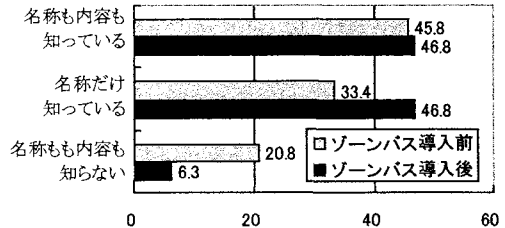


図-2 「ゾーンバスシステム」に対する認知度の前後比較

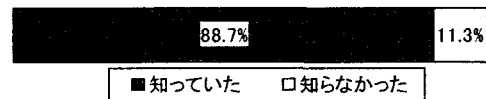


図-3 「青山ゾーンバスが現在運行されていること」に対する認知度

ゾーンバス導入前（平成15年1月）に当研究室で実施したアンケート調査との比較等についての分析結果を提示する。

(1) ゾーンバスシステムの認知度について

図-2は、青山ゾーンバス導入前後における、「ゾーンバスシステム」の認知度を示したものである。導入前後で比較すると、「名称も内容も知らない」と答えた人が20.8%から6.3%にまで大幅に減少した一方、「名称も内容も知っている」「名称だけ知っている」を合わせた人が79.2%から93.6%に増えた。

また、図-3は、「現在青山ゾーンバスが運行中であることをご存知でしたか」という質問に対する回答結果である。「知っている」と答えた人は全体の88.7%を占めた。「ゾーンバスシステム」に対する認知度は比較的高く、運行中の青山ゾーンバスについてはよく知られていることが確認された。

(2) 青山ゾーンバスに対する評価について

図-4は、青山ゾーンバス導入前における賛否と、導入後におけるゾーンバスの評価を比較したものである。ゾーンバス導入前に「反対」「どちらかといえば反対」と答えた人が全体の37.5%であったのに対し、導入後に「評価できない」「どちらかといえば評価できない」と答えた人が全体の22.9%であった。評価できない理由として「乗換が不便」と答えた人が最も多く、全体の5.7%であった。ゾーンバスシステムに賛成しない理由として「乗換が嫌だ」が全体の40%を占めた導入前の調査と比較すると、乗換に対する抵抗は低くなったように見える。これは、青山ゾーンバスシステムが乗換をする機会が少なくなるような運行形態を採用したためだと思わ

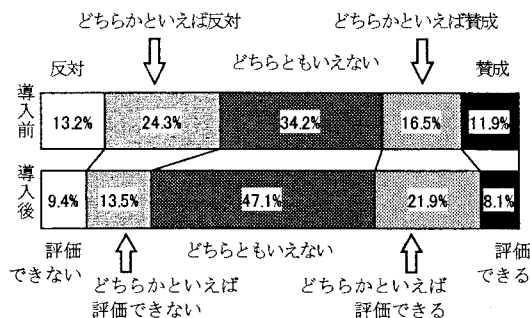


図-4 ゾーンバス導入前の賛否と導入後の評価の比較

表-1 夏と冬での交通手段の比較

(単位:人)	交通機関・冬					合計
	バス	自転車	自動車	徒歩	未回答	
交通機関・夏						
バス	81		6		22	109
自転車	11	3	4	1	2	21
自動車	10		106		15	131
徒歩	1			3	1	5
未回答	4		2		46	52
合計	107	3	118	4	86	318

れる。また、「利用したことがないのでバスの運行形態等がよく分からない」と答えた人は全体の4.1%であった。

一方、評価できる理由としては、「バス停が自宅のすぐ近くにできた」が全体の12.3%を占めたのが最も多く、「導入により青山地区が活性化された」の4.7%が次に多かった。一方、「交通渋滞が緩和された」は2.8%に留まり、現状ではゾーンバスシステムが渋滞の緩和に大きく寄与したとは思われていない様子がうかがえた。

(3) 盛岡市中心部への利用交通手段について

表-1は、盛岡市中心部まで行く場合に利用する交通機関を表したものであり、縦に並ぶ交通手段は雪のない季節（以下「夏」）に利用する手段、横は雪のある季節（以下「冬」）に利用する手段を示す。この表から、青山地区の住民の多くが盛岡市中心部へ行く際に利用する交通手段は、自動車かバスであることが分かる。また、季節によって交通手段を変えている人は比較的少なく、夏・冬ともに自動車を使う人が多い。この中で、冬にバスを利用する人の約2割が、夏に他の交通手段を用いている。夏に自動車を利用する人のうち10人が、自転車を利用する人のうち11人が、それぞれ冬にバスを使うと答えた。

(4) 公共交通に対して重要視している点について

青山地区の住民が公共交通手段に対しどのようなことを重要視しているのかを、コンジョイント分析を用いて検討した。

青山新駅が開業し、盛岡市中心部まで行くのに利用できる交通手段を鉄道・バスのみと仮定し、そのときの利用条件を表-2のような要因と水準として設定した。被験者には、各要因と水準を直交表により組み合わせた9パターンについて、利用したいと思うものから順位付けをしてもらった。

図-5は、コンジョイント分析により得られた各条件

表-2 各要因と水準

要因	水準		
	1	2	3
A 自宅からバス・鉄道に乗るまでの時間	10分	20分	—
B 雪により目的地到着が遅れる時間	遅れ20分	遅れ40分	—
C 交通費としてバス・鉄道に払う合計運賃	250円	350円	450円
D バスや鉄道を乗り換える回数	乗換なし	1回乗換	2回乗換

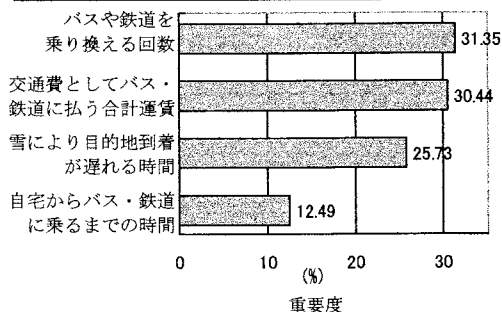


図-5 公共交通に対して重視している要因

の重要度であり、値が大きい条件ほど重要視されていることを示す。この結果から、重要度が30%強の「バスや鉄道を乗り換える回数」「交通費としてバス・鉄道に払う合計運賃」を特に重要視していることが分かる。また、「雪により目的地到着が遅れる時間」の重要度も25.73%と高い。一方、「自宅からバス・鉄道に乗るまでの時間」の重要度は12.49%に留まり、他の3条件よりも低い重要度となった。乗換を重要視する傾向は、青山ゾーンバス導入前の調査やゾーンバスの先例である盛岡市松園地区と同様である。運賃を重要視する傾向は、盛岡市中心部からのバス運賃が青山地区内で何回か値上がりすることとも一因かと思われる。

4. おわりに

本研究では、現在公共交通の利用環境が大きな変化を見せている盛岡市青山地区を対象に、アンケート調査を実施した。本稿では、夏と冬で選択される交通手段の比較及び公共交通機関に望むことについての集計結果を示した。

青山新駅の設置に伴う鉄道の利用においては、冬季における定時性が確保されることが見込まれるため、冬季の積雪や朝夕の渋滞を考慮すると、盛岡市街への交通手段として重要な役割を担うことが期待されている。そのためには、乗換抵抗やアクセス・イグレス交通の接続性等を改善するため、交通手段の体系的な整備が望まれる。

参考文献

- 三浦尚子・岩佐正章・安藤 昭：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、平成13年度土木学会東北支部技術研究発表会講演概要、pp.460-461, 2002。
- 伊藤雄司・岩佐正章・舩岡 圭：盛岡市青山地区におけるバスの乗り換え抵抗に関する調査、平成14年度土木学会東北支部技術研究発表会講演概要、pp.498-499, 2003。
- 舩岡 圭・岩佐正章：松園ゾーンバスが交通手段に与える影響に関する研究、平成14年度土木学会東北支部技術研究発表会講演概要、pp.494-495, 2003。