

IV-30

盛岡市盛南地区における交通環境の調査研究

岩手大学 ○学生員 谷本真佑 正会員 南 正昭 学生員 塚田健太
フェロー 安藤 昭 正会員 赤谷隆一

1. はじめに

盛岡市盛南地区では現在、大規模な都市整備事業が進んでおり、都市施設や公共交通網が形成され始めている。盛南地区は、盛岡市の将来計画において新しい拠点の1つと位置づけられており、盛岡市全体の交通網を考える上で重要な道路も計画に含まれている。

本研究では、盛南地区を対象にアンケート調査を行い、今後の開発や盛南地区の公共交通における課題等について考察することを目的とする。

2. 盛南地区について

盛南地区は盛岡市都心部から南西へ約3kmに位置し、都心部とは川で隔てられている。都心部と盛南地区の位置関係を図-1に示す。盛南地区では現在、平成3年度から概ね15年間を事業期間とする

「盛岡南新都市開発整備事業（以下「盛南開発」と略記）」が行われている。事業対象地の面積は313ha、計画人口は約18,000人で、平成17年9月現在の人口は約5,900人である。

盛南地区は、盛岡市が計画している「軸状都心構想」の一翼を担っている。軸状都心構想とは、現都心部と盛岡駅西口地区・盛南地区の3拠点を1つの都市軸として捉えようとするもので、1拠点だけではなし得ない相乗的な都心活力の創出を目的としている。

道路網や住宅・商業施設などの整備が進む中で公共交通網の拡充も徐々に進み、平成17年5月には、盛岡駅と盛南地区東部を結ぶバス路線「ゆいとぴあ東循環線」が新設された。平成18年1月現在、盛南地区を走るバス路線は10路線にのぼる。

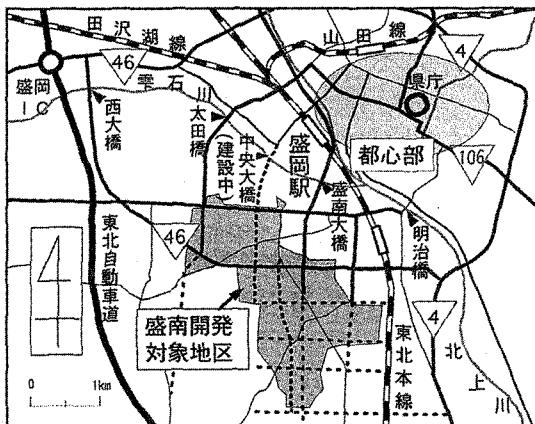


図-1 盛南地区と都心部の位置関係

表-1 個人属性

	男性		女性		合計	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
10代	1	0.3	2	0.6	3	0.8
20代	16	4.5	26	7.3	42	11.7
30代	34	9.5	55	15.4	89	24.9
40代	25	7.0	29	8.1	54	15.1
50代	33	9.2	34	9.5	67	18.7
60代	36	10.1	29	8.1	65	18.2
70代～	22	6.1	16	4.5	38	10.6
合計	167	46.6	191	53.4	358	100.0

3. 調査概要

本研究では、前述した盛南開発の対象地区を研究対象地域とした。調査内容は以下の通りである。

- ・盛南地区から都心部への移動について
- ・盛南地区内の移動について
- ・盛南地区の交通環境に対する満足度について

調査は、対象地域の住民を対象に平成17年12月15日～12月23日に実施した。調査票はポスティングにより対象地区内の世帯へ配布し、郵送による回収を行った。有効回答数300票を目標に3,000票を配布したところ、358票の有効回答を得た。有効票の個人属性は表-1の通りである。

4. 盛南地区から都心部への移動について

図-2は、盛南地区から都心部へ向かう際に利用する交通手段を示したもので、横方向に並ぶ交通手段は雪のない季節（以下「夏」と表記）に利用するもの、奥行方向は雪のある季節（以下「冬」と表記）に利用する手段を示す。この図から、都心部へは自動車利用が他の交通手段よりも圧倒的に多いことが判る。また、夏に自動車を利用する人は冬も自動車を利用する傾向が見て取れる。これらは、盛南地

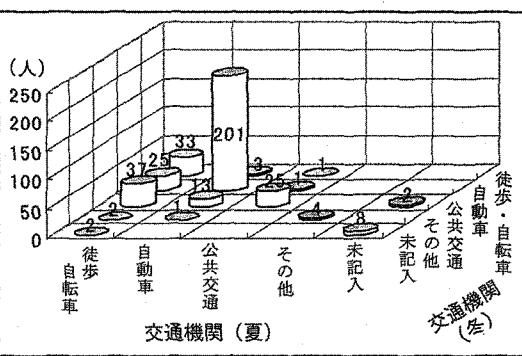


図-2 盛南地区から都心部への利用交通手段

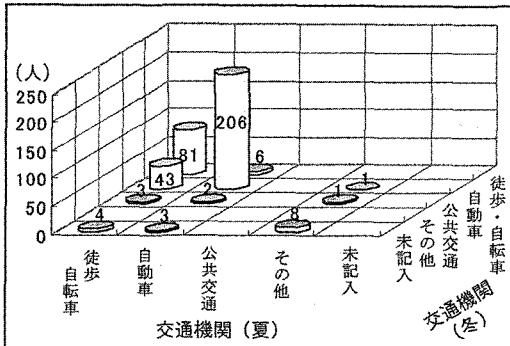


図-3 盛南地区内の移動に利用する交通手段

区の道路環境が良いこと、都心部西部の盛岡駅周辺では渋滞があまり激しくないことが原因として考えられる。

自動車以外の交通手段を見ると、公共交通よりも徒歩・自転車利用が多いことが判る。夏の徒歩・自転車利用者は、冬になると①公共交通利用、②そのまま徒歩・自転車利用、③自動車利用、の3者に分かれ、それらはほぼ同じ割合であった。夏冬を通して徒歩・自転車を利用する人の半数は、通勤通学の目的で都心部へ行くとの回答だった。これらの原因として、盛南地区と都心部が約3km程しか離れておらず自転車や徒歩移動でも苦にならないこと、公共交通や自動車と違い所要時間が読みやすいと考えられる。

公共交通は、夏よりも冬に利用されていることが図-2から判る。冬に公共交通を利用すると答えた人のうち、約半数は夏に徒歩・自転車を利用し、夏も公共交通を使う人は約3割に止まる結果となった。

5. 盛南地区内の移動について

図-3は、盛南地区内で外出する際に利用する交通手段を示したもので、書式は図-2と同様である。都心部への移動と同じく、ここでも自動車利用が多い結果となった。

一方、盛南地区内の移動で公共交通を使う人はほとんどおらず、公共交通が盛南地区内の足として活用されていない状況がうかがえる。盛南地区内では、公共交通よりも徒歩・自転車利用が多い。盛南地区内の移動における徒歩・自動車利用の割合は、都心部への移動におけるその割合も高く、冬季においても徒歩・自転車利用が多い。夏の徒歩・自転車利用者の7割近くは、冬になってもそのまま徒歩・自転車利用を続け、自動車利用に変える人は約3割に止まった。

6. 盛南地区的交通環境に対する満足度について

図-4は、盛南地区的交通環境に関する6項目について、不満から満足まで5段階での評価結果を集計したものである。

これらの項目のうち「公共交通の利便性」と「除雪」に関しては、「不満」と「やや不満」の合計が7割近くを占めた。公共交通に関しては、路線網や本数が十分とは言えない状況にあり、フリーアンサー欄に

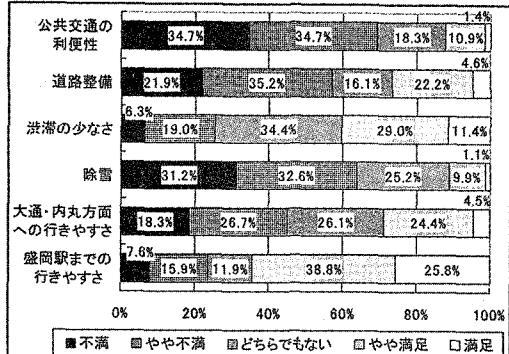


図-4 盛南地区内の交通環境に対する評価

も「最終便が早すぎる」「本数の多い路線は渋滞の影響を受ける」などの意見が寄せられた。除雪に関しては、調査期間中に記録的な大雪が降ったこと、区画整理に伴う道路工事のため除雪が難しい箇所が多いことが原因と考えられる。

満足度の高い項目は、「盛岡駅までの行きやすさ」と「渋滞の少なさ」で、前者は「満足」「やや満足」の合計が6割を超えた。現状の道路網が盛南地区内の自動車交通を十分に捌けていること、盛岡駅まではほとんど渋滞しないことが高評価につながったものと思われ、これらが盛南地区において車利用を促進させている原因の一つだと考えられる。

7.まとめ

本研究では、大規模な都市整備が進む盛南地区的住民を対象に、都心部と盛南地区内の外出実態と意識についてアンケート調査を行い、その結果を提示した。

盛南地区には大型SCが今夏開店の予定で、盛南地区内はもとより他地区からも集客が予想される。また、盛岡市が策定する市街地環状道路や市内縦断道路の建設も進んでいる。これらにより、盛南地区内の交通量は飛躍的に増加し、移動時間の増大等、自動車の利用環境は変化するものと思われる。このため、現状でも通勤通学目的での利用が多かった徒歩・自転車交通の重要度が増大するものと予想される。

また、都心部や盛岡駅西口地区と連携していく上で、円滑に移動できる交通網が不可欠である。しかし、現状で既に渋滞が慢性化している都心部との連携を考えると、自動車だけでその役割を果たすには限界がある。増加が見込まれる交通需要に応えるため、今後は公共交通の必要性が高まるものと予想される。

これらから、今後の盛南開発においては、徒歩や自転車交通を考慮した整備や、満足度を向上させられる公共交通計画の立案が必要になるものと考える。

<参考文献>

- 谷本真佑, 南正昭, 安藤昭, 赤谷隆一: 盛岡市青山地区におけるバス交通の利用実態調査, 土木計画学研究 講演集, No.32, CD-ROM, 2005.
- 谷本真佑, 南正昭, 安藤昭, 赤谷隆一, 塙田健太, 鈴木天: 規制緩和に伴う盛岡市近郊の公共交通の変遷について, 第4回観光まちづくり学会研究発表会, pp.9-1~9-5, 2005.