

# 盛岡市中心市街地への通勤交通に関する意識調査分析

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

## 1. はじめに

近年、渋滞の緩和や環境負荷の軽減を目指して、公共交通の利用促進が都市交通の主要施策として掲げられてきている。盛岡市においても、オムニバスタウン計画の指定以降、ゾーンバスシステムやバスロケーションシステムの導入など、バス交通の利便性の向上が図られてきた。

しかし、こうした重点的な施策の実施にも拘らず、自動車からバス交通への転換が十分に進んできているとは言えず、どのように公共交通の利用促進を図っていくかが今後の都市交通政策上の課題となっている。

本研究では、先に実施した盛岡市中心市街地への自動車通勤者を対象とした通勤交通調査に基づき、通勤手段選択要因を絞り込みを行った上で再度調査を実施し、通勤交通の手段選択要因をより明らかにし公共交通利用促進策の計画支援となる基礎的な知見を得る事を目的に研究している。

## 2. 研究方法

### a) 対象地域の概要

本研究では、盛岡市中心市街地への自動車とバス通勤に焦点を当てて研究を行った。対象地域は、図-1で示した範囲であり、太線で囲んだ地域が中心市街地と定義されている地域である。盛岡市は人口約30万人、面積約886.47km<sup>2</sup>で盛岡駅の東を中心部として、放射上に周辺地域が形成されている。盛岡市の就業者数は約14万人で、その約半数に及ぶ7万人以上が中心部に通勤している。

また盛岡市の運転免許人口は20年前に比べ1.5倍、自動車保有台数は約2倍に増え、自動車利用は増加傾向にある。朝夕の通勤時には中心市街地や橋梁等がボトルネックとなり交通渋滞が発生している。

### b) 調査概要

本研究では、盛岡市中心市街地に勤務先をもち、自動車またはバスにより通勤している方を対象に、アンケート調査を行った。

調査票の配布は、無作為に勤務先である事業所や官公庁への訪問・留め置きによって行い、総配布数は717票、平成20年1月31日現在での回収数は495票、有効回答数は459票である。得られた回答の個人属性のうち、年齢、性別、職種を示すと、表-1および表-2の通りである。

## 3. 調査結果・考察

### (1) 通勤環境に関する意識

盛岡市中心市街地への通勤者を対象として、全体の通勤手段を集計した所、自動車247人(55%)、



図-1 調査対象地域（盛岡市中心市街地）<sup>3)</sup>

表-1 個人属性（男女、年齢比）

	男性		女性		総計	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
10代	0	0	0	0	0	0
20代	21	7.7	52	28.0	73	15.9
30代	82	30.0	78	41.9	160	34.9
40代	80	29.3	44	23.7	124	27.0
50代	74	27.1	12	6.5	86	18.7
60代	16	5.9	0	0.0	16	3.5
総計	273	100.0	186	100.0	459	100.0

表-2 個人属性（職種）

職種	(人)	(%)	職種	(人)	(%)
建設	34	7.4	医療・福祉	6	1.3
製造	13	2.8	教育	30	6.5
電・ガス・熱	11	2.4	サービス	40	8.7
情報通信	18	3.9	公務	143	31.2
運輸	34	7.4	その他	26	5.7
卸売・小売	13	2.8	総計	459	100.0
金融	91	19.8			

バス212人(45%)と自動車通勤者の方が若干多い傾向にあるが、ほぼ同票数の結果が得られた。

通勤環境に関する感想は、全体で見ると「大変便利である-3.5%」、「便利である-19.2%」、「どちらでもない-34.2%」、「不便である-37.0%」、「大変不便である-6.1%」という結果になった。便利であると答えた方は22.7%に対して、不便であると答えた方は43.1%と倍近い割合となった、本人が現在置かれている盛岡の通勤環境を、不便だと感じている方が多い結果となった。

通勤環境に関する感想を通勤手段毎に集計したものが図-2である。この図から自動車通勤する方も、バスで通勤する方も、同じくらいの割合で分布している事がわかる。通勤手段の違いによ

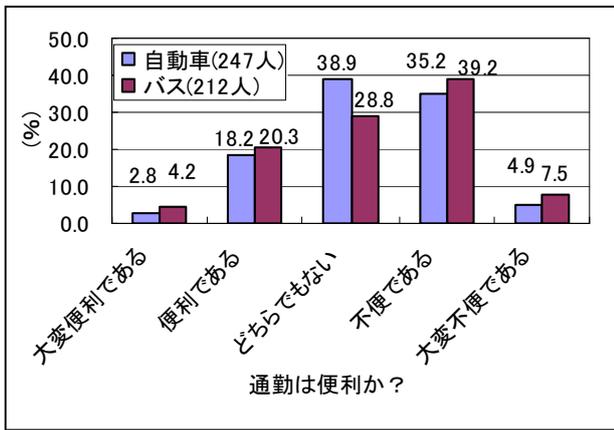


図-2 通勤環境に関する感想

る、通勤環境の感想の大きな差異は見られなかった。強いて言うならば、「どちらでもない」と答えた方が自動車通勤者に比べバス通勤者が少なく、他の項目全てでバス通勤者が自動車通勤者の割合を上回っている。この事から自動車通勤者より、バス通勤車の方が通勤環境に対して敏感であるという事がうかがえる。

(2) 通勤手段選択要因について

今回の調査では、いくつかの通勤手段選択要因について質問項目を作成しアンケート調査を行った。本稿では、その中のバス運賃の集計結果について記述させて頂く。

図-3はバス通勤した場合の一月のバス料金について、自動車通勤者(119人)、バス通勤者(207人)から回答を頂いた結果を集計したものである。15000円まではバス通勤者の割合が自動車通勤者の割合を上回っているが、15000円を境目に自動車通勤者とバス通勤者の割合が逆転している。今回の結果から推測すると、バスでの通勤代が安い人ほどバスを選択する傾向にあるという結果が出た。また、普段自動車通勤している人の51.8%(128/247×100)が、自宅から勤務地までのバス代がわからないと回答した。自動車通勤者の半数が、通勤手段選択の際にバス通勤代と自動車通勤代を比較せずに無条件で自動車を選択している状況にある。

(3) 自動車からバスへの通勤手段転換バス運賃

図-4は自動車通勤者(247人)に対して、「一ヶ月間バス通勤した場合のバス運賃がいくら以下なら、通勤手段を自動車からバスへ変えるか?」という質問をした回答結果である。現状のバス運賃を聞いた図-3と比較しても大きく下回る結果が得られた。自動車通勤者の62.1%(128/247×100)が勤務先での一ヶ月の駐車場料金2000円以下で止められている状況を考えると、このくらい安いバス運賃でないと自動車通勤者がバスへ手段転換をしないというのが現状である。また、どんなに安くても手段を変えないと答えた方が70%(173/247×100)にも及んだ。理由としては、「業務上の都合」、「時間的な問題」、「自動車が便利だから」等の、自動車と比較したバスの欠点を指摘するものが多く見られた。

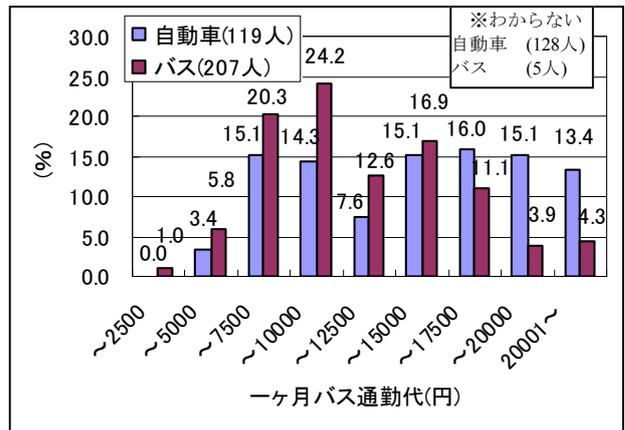


図-3 バス通勤代

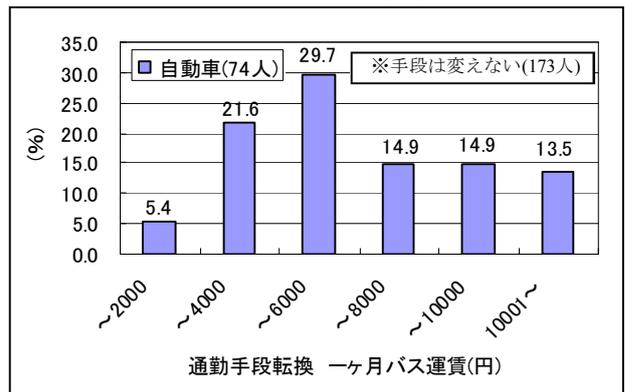


図-4 通勤手段転換 バス運賃

これらの結果より、普段の行動を変容させるのは容易ではないという事は明確である。しかし、全くバス運賃を知らずに通勤手段を選択している通勤者も多く見られた。バス運賃等の交通情報を与えて、通勤手段転換を促すのも公共交通利用促進策の一つであると考えられる。

5. おわりに

本稿では、通勤手段を選択する際の要因について、自動車・バス通勤者を対象としたアンケート調査をもとに考察を行った。バス運賃や勤務先での駐車場料金が通勤手段選択の際に大きな影響を与えているという事が明らかになってきた。

今後は、さらに分析を深めるとともに、これらの知見をもとに実効性の高いモビリティマネジメント施策の検討を進めたいと考えている。

参考文献

- 1) 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。
- 2) 内蔵学・南正昭・安藤昭・赤谷隆一・能登谷直樹・高橋友愛：アクセシビリティ評価を目的とした都市空間解析システムの開発，第4回観光まちづくり学会研究発表会，pp. 8-1-8-4，2005。
- 3) ウェブもりおか  
<http://www.city.morioka.iwate.jp/>