

地方都市における中心市街地への交通利用特性の地区間比較

A Comparative Study on Transportation Needs toward the Central Urban Area in a Rural City

南 正昭*・谷本真佑*・安藤 昭*・赤谷隆一*

Masaaki MINAMI, Shinsuke TANIMOTO, Akira ANDO and Ryuichi AKATANI

要旨：近年、地方都市では、都市の郊外への拡大に伴う中心市街地の空洞化が進み、中心市街地と周辺地域の棲み分けに関する再考が求められている。本研究では、盛岡都市圏を対象に、中心市街地と2つの周辺地区との間の交通利用特性をアンケート調査により分析し、地区による交通ニーズを比較することを通じて、交通環境の整備に有用となる知見を得ることを目的とした。特に、バス交通を主体とする公共交通の利用実態、および冬季の交通利用実態に着目し、交通目的と利用交通手段、夏冬の利用交通手段、バス交通の評価に関する分析を行った。中心市街地へ向けた多様な交通ニーズの存在を明らかにするとともに、今後の交通施策に関する考察をまとめた。

キーワード：中心市街地、交通ニーズ、バス交通

Abstract： In recent years, the people living in a rural urban area, such as Morioka city, tend to move out from the central urban area to the suburbs. The relationship between central urban area and suburbs should be reconsidered for coordinating the urban spatial structure in the future. The purpose of this paper is to clarify the transportation needs in suburb areas based on questionnaire surveys. We chose and compared two suburbs areas from the viewpoint of transportation environment, such as the influence of winter snowfall and transit bus availability.

Key Words： central urban area, transportation needs, transit bus

はじめに

盛岡市では、2006年1月の玉山村との合併により人口が30万を超え、新たな都市像の構築へ向けての取り組みがはじまっている。盛岡市は、中心市街地を中央に、その周りを自立的な地区が取り囲むという都市構造をしている。他の地方都市と同様、郊外への都市の拡大に伴う、中心市街地の活力の低下が強く懸念されており（国土交通省、2005）、盛岡市中心部と周辺地域との棲み分けが都市環境の形成上の重要課題となっている。

運輸事業の規制緩和を機に、主要な公共交通手段であるバス交通の利用環境は大きく変化してきており、盛岡市ではオムニバスタウン指定を受け、バス路線の再編が進められてきた。また市の南西部では、現在大規模な都市開発事業が展開中であり、住宅や商業施設の立地が進む中で、盛岡都市圏の都市構造が大きく変化しつつある。

都市に固有な特徴と交通環境の改善について検討した近年の研究としては、たとえば村川・谷口・中野は、豊田市を事例に、住区ごとの行動様式の相違に着目し、土地利用の側面からの都市構造の変化と都市交通環境の改

善のあり方について考察している（村川ほか、2000）。また、近藤・広瀬・加藤・岸本は、徳島市を対象に、都市の交通環境に関する特徴を明確化した上で、当該都市にふさわしい交通施策の導入について検討している（近藤ほか、1999）。

本研究では、盛岡市を対象に、性格の異なる2つの地区を対象に、中心部への交通利用特性をアンケート調査により分析し、地区による交通ニーズの比較を通して、交通環境の改善・整備に有用となる知見を得ることを目的とした。特に、バス交通を主体とする公共交通の利用実態、および冬季の交通利用実態に着目し、交通目的と利用交通手段、夏冬の利用交通手段、バス交通の評価に関する分析を行い、中心市街地へ向けた多様な交通ニーズの存在を明らかにするとともに、今後の交通施策に関する考察をまとめた。

1. 研究の方法

1.1 研究対象地区の概要

(1) 盛岡市の都市構造の概要

* 岩手大学 工学部 建設環境工学科 都市計画学研究室

図1に示すように、盛岡市の都市構造は、官公庁や商店街等が多数存在する中心部を核に、青山地区、盛南地区、松園地区、都南地区等が周辺を取り囲む形態となっており、放射状および環状の幹線道路がその間を結んでいる。

盛岡市は、人口 300,740 人(2005 年国勢調査)を有し、就業地は中心部に集中していることから、約 14 万人の就業者の内の約半数が中心市街地へ通勤している。そのため朝夕の通勤時間帯における交通渋滞は、深刻な問題となっている。

交通渋滞の解消、都市の郊外への拡大と中心市街地の空洞化、高齢化、社会資本投資の縮減、環境負荷の軽減を目的とする都市のコンパクト化への要請など、わが国の地方都市の抱える課題は、盛岡市においても同様である。

本研究では、盛岡市内の性格の異なる 2 つの地区として青山地区と盛南地区を対象に、中心部に向けた交通利用特性の実態を調べた。盛岡市中心部、青山地区、盛南地区の位置関係は、図 1 に示される通りである。

(2) 青山地区

青山地区は盛岡市西北部に位置する住宅地であり、対象地区人口は約 36,000 人(2005 年国勢調査)である。地区内の幹線道路沿いには商業施設が並ぶ。

盛岡市は、当時の建設省、運輸省および警察庁により創設されたバス交通を活用したまちづくりの支援制度であるオムニバスタウン指定(1999 年度～2003 年度)を受け、中心部から各地区を結ぶ「基幹バス」と、各地区内を循環する「支線バス」で構成するゾーンバスシステムを中心とした多様な施策を進めてきた。2006 年 4 月現在、盛岡市青山地区・松園地区・都南地区においてゾーンバスシステムによるバス運行が行われている。

また鉄道については、2002 年に東北新幹線が八戸まで延伸され、並行する在来線は第 3 セクター(IGRいわて銀河鉄道)の運営となった。2006 年 3 月には、並行在来線沿線の青山地区に新駅が供用され、盛岡駅まで約 5 分で結ばれている。本稿に示す調査は、新駅設置以前において、新駅の効果を念頭において実施したものである。

このように青山地区は、公共交通を取り巻く環境が、近年大きく変貌している地区である。

(3) 盛南地区

盛南地区では、1991 年より「盛岡南新都市開発整備事業」とよばれる大規模な都市整備事業が進行中である。事業対象地の面積は 313ha、計画人口は約 18,000 人とされる。2005 年 9 月現在の人口は約 5,900 人となっており、宅地の造成、商業施設の立地、道路建設等の都市整備が進められている。図 1 に示すように、盛岡市中心部から

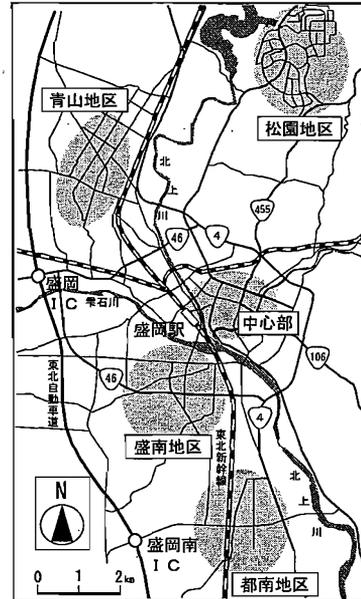


図 1 盛岡市中心部と周辺地区の位置関係

南西方向に位置し、中心部へは雫石川と北上川で隔てられており、橋梁を渡って往来することになる。

盛南地区は、盛岡市が将来都市計画に掲げている「軸状都心構想」の一翼を担っている。軸状都心構想は、中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、相乗的な都心活力の創出を目指そうとするものである。

近年は、都市整備が進むとともに公共交通網の拡充も徐々に進んできており、2006 年 1 月現在、盛南地区を走るバス路線は 10 路線に達し、交通環境が大きく変化してきている。

1. 2 調査の概要

(1) 青山地区

青山地区では、ゾーンバスシステム導入や新駅設置による公共交通環境の変化に注目し、盛岡市中心部への交通実態についてのアンケート調査を実施した。

アンケート調査は、2004 年 1 月 20 日から 23 日の期間に行った。青山地区は、地区内人口が多く、住宅が密集していることから、アンケート票の配布・回収は、直接訪問方式により行った。953 票を配布し、824 票の有効回答を得た。

(2) 盛南地区

盛南地区では、進行中である都市整備事業に注目し、盛岡市中心部への交通実態、盛南地区内の交通実態、生活環境全般への意識について、アンケート調査を実施した。

アンケート調査は、2005 年 12 月 15 日から 23 日の期

表1 回答者の年齢・性別構成

(%)	青山地区		盛南地区	
	男性	女性	男性	女性
～20代	4.6	8.2	4.7	7.8
30代	4.6	9.2	9.5	15.4
40代	4.4	11.2	7.0	8.1
50代	5.6	12.9	9.2	9.5
60代	9.7	12.0	10.1	8.1
70代～	10.6	7.2	6.1	4.5
合計	100.0		100.0	

間に行った。盛南地区は、青山地区に比して地区内人口が少なく、住宅が広範囲に分布していることから、アンケート票の配布はポスティング方式により、郵送回収を行った。3,000票を配布し、358票の有効回答を得た。

1.3 分析手順

青山地区および盛南地区で実施したアンケート調査では、本論文に関係するものとして以下の項目を尋ねた。

- ①個人属性：性別，年齢，職業，居住地概要
- ②自動車の利用環境：免許保有，利用可能自動車の有無
- ③バスの利用環境：運賃，本数，バス停までの所要時間
- ④中心部までの交通行動：目的地，中心部までの所要時間，外出目的，利用交通手段（夏・冬），外出頻度

本研究では、まず両地区における個人属性、自動車の利用環境、バスの利用環境についての集計結果を示し、アンケート結果から両地区の特徴を明らかにする。

次に、両地区から中心部に向かう際の、交通利用環境について、夏および冬の季節間で、どのような変化が見られるかを調べ、交通利用特性の比較考察を行う。

また、渋滞の回避や環境改善等の観点から、盛岡市においても利用の促進が望まれるバス交通に焦点を当て、コンジョイント分析を用いた要因分析により改善策に関する考察を加える。

2. 結果

2.1 回答者属性と交通利用環境

(1) 回答者属性

本研究で実施したアンケート調査により得られた有効回答票の性別・年齢構成、ならびに職業構成は、表1および表2のようである。青山地区と盛南地区で、30代の男女割合や会社員の割合などに差がみられるものの、両地区とも幅広い属性の回答者が含まれる結果となった。

(2) 自動車の利用環境

両地区で、回答者の免許保有率を比較すると、青山地区で64.5%、盛南地区で85.5%となり、盛南地区で多い結果がみられた。後述のバスの利用環境においても示されるが、青山地区ではバス路線や本数が多いが、盛南地区では、まだ整備事業中ということもあり、比較的バスのサービス水準が低い。そのため盛南地区では、自動車

表2 回答者の職業構成

(%)	青山地区	盛南地区
会社員	16.7	31.3
公務員	5.1	11.7
自営業	4.9	6.1
専業主婦	27.7	24.3
大学生 専門学校生	1.7	0.3
高校生	3.2	0.6
アルバイト	3.3	2.8
無職	26.6	14.5
その他	6.0	6.1
未記入	4.8	2.2
合計	100.0	100.0

表3 最寄バス停から中心部までのバス本数

(%)	青山地区	盛南地区
30本未満	16.7	24.9
30-60本	16.0	52.0
60-90本	6.0	2.0
90-120本	0.0	1.7
120-150本	3.4	0.0
150-180本	18.6	0.0
180-210本	11.8	0.0
240本以上	12.5	0.0
未記入	15.0	19.6
合計	100.0	100.0

利用を前提とした居住者が多くみられることが反映しているものとみられる。

また自分がいつでも自由に使える自動車の保有状況を尋ねたところ、青山地区で47.3%、盛南地区で66.5%となり、免許保有率と同様に、盛南地区で多いという結果が得られた。盛南地区は、青山地区のように住宅が密集していないため駐車場の確保が容易なことも一因といえる。

(3) バスの利用環境

最寄バス停から、盛岡市中心部へ向けてのバス運行本数を比較したものが表3である。青山地区では、一日150本以上のバス停付近に住む回答者が40%程度となった。一方、盛南地区では、一日60本未満のバス停付近に住む回答者が70%を超え、一日120本以上のバスが通るバス停が存在しないことが確認された。なお、対象とした2地区では、特にバスの冬季ダイヤは設定されていない。

2.2 季節（夏季・冬季）を考慮した地区間比較

(1) 青山地区における夏の交通手段と交通目的

表4は、青山地区での交通手段と交通目的の関係を示したものである。

夏の交通手段に着目すると、バスおよび自動車の利用者が多く、青山地区全有効回答824人中、この2つで617人を占めた。自転車利用は53人であった。

また、外出目的に着目すると、「買物」のみで357人、「趣味・娯楽」は132人、「通勤」で101人、「通院」は81人であった。

外出目的と交通手段の関係を見ると、全目的にわたり自動車利用とバス利用で大半が占められた。なかでも自動車利用が多かった交通目的は「買物」・「業務・仕事」であり、一方バス利用が多かったのは「通院」との結果が得られた。

(2) 青山地区における冬の交通手段と交通目的

表4より、冬の交通手段についても、バス・自動車利用が大半を占めている。自転車利用者は5人であった。外出目的については、前項に述べた通りである。

外出目的と交通手段の関係を見ると、全目的について

表4 青山地区から中心部への利用交通手段と外出目的

交通手段(夏)	通勤	通学	業務仕事	買物	通院	趣味娯楽	その他	未記入	合計	交通手段(冬)	通勤	通学	業務仕事	買物	通院	趣味娯楽	その他	未記入	合計
徒歩	1			3	1	1			6	徒歩	3			4	1	1	2		11
自転車	15	4	2	15	3	13	1		53	自転車			1	2	1	1			5
自動車	41	2	32	161	23	47	19	1	326	自動車	39	4	25	133	23	39	19	2	284
バス	38	5	17	124	33	54	13	7	291	バス	45	7	19	109	29	53	10	6	278
その他	1		2	1		2			6	その他	1		2	2		1	2		8
未記入	5	3	7	53	21	15	17	21	142	未記入	13	3	13	107	27	37	17	21	238
合計	101	14	60	357	81	132	50	29	824	合計	101	14	60	357	81	132	50	29	824

表5 盛南地区から中心部への利用交通手段と外出目的

交通手段(夏)	通勤	通学	業務仕事	買物	通院	趣味娯楽	その他	未記入	合計	交通手段(冬)	通勤	通学	業務仕事	買物	通院	趣味娯楽	その他	未記入	合計
徒歩	7		2	4	1	4	1		19	徒歩	12		3	4	1	1	2		23
自転車	21	4	5	29	5	11	4	1	80	自転車	6	1	3	2		1			14
自動車	26		29	105	8	22	27	1	218	自動車	26	1	27	112	12	22	26	1	227
バス	6		1	11	1	3	3		25	バス	15	1	3	32	2	15	6		74
その他	1		1	1		3			6	その他	1	1	2	1		4	1		10
未記入	1			2				7	10	未記入	2			1				7	10
合計	62	4	38	152	15	43	35	9	358	合計	62	4	38	152	15	43	35	9	358

バスと自動車利用で大半を占めている。自動車利用が多かったのは、冬季においても「買物」であり、「趣味・娯楽」ではバス利用が自動車利用を上回っている。

(3) 盛南地区における夏の交通手段と交通目的

表5は、盛南地区での交通手段と交通目的の関係を示したものである。

夏の交通手段を見ると、自動車利用が大半を占め、盛南地区全有効回答358人のうち218人となった。夏季の盛南地区においてはバスよりも自転車利用が多く、80人を占めた。逆にバス利用は25人に止まっている。

また、外出目的を見ると、「買物」が152人を占め、「通勤」は62人、「趣味・娯楽」が43人、「業務・仕事」が38人となった。一方で「通院」は15人に止まっている。

外出目的と交通手段の関係を見ると、「通勤」を除いて自動車利用が大多数を占めている。「通勤」は、自動車利用と自転車利用が同程度となっている。

(4) 盛南地区における冬の交通手段と交通目的

盛南地区での冬の交通手段に着目すると、自動車利用が多く、227人であった。また、バス利用は74人、自転車利用は14人との結果が得られた。外出目的については、前項に述べた通りである。

外出目的と交通手段の関係を見ると、全目的で自動車利用が最も多く、特に「買物」における自動車利用は112人（「買物」目的の全回答者中74%）を占めた。

(5) 集計結果のまとめ

<青山地区における季節間比較>

青山地区では、夏冬共にバス・自動車利用が大半を占めている。一方、夏季に53人いた自転車利用者は、冬季になると5人になり、大きな差が見られた。冬季の雪の影響によるものと言え、夏季の自転車利用者のうち34人は、冬季にバスを利用することが確認された。

外出目的と交通手段の関係を見ると、全目的について冬季に自転車利用が大幅に減少した以外、夏季と大きな

変化は見られなかった。

<盛南地区における季節間比較>

盛南地区では、冬季のバス利用が夏季よりも49人増加し、そのうち31人は自転車利用からの転換であり、自動車利用者からも13人の転換が見られた。一方、自動車利用は夏季に比べ9人の増加となった。これらから、盛南地区のバスは、冬季の代替交通手段としての役割を担っていることが示唆された。

外出目的と交通手段の関係を夏季（表4）と冬季（表5）で比較すると、自転車利用者が減り、バス利用が増えていることが特徴的である。

<青山・盛南の地区間比較>

青山地区では、中心部への主な交通手段としてバスと自動車利用されていたが、盛南地区では自動車が多く利用されているという結果が示された。

青山地区では、オムニバスタウン指定に伴いバスの利用環境がさらに充実したことや、地区内の交通渋滞による自動車利用環境の低下が影響していると考えられる。

盛南地区では、バスの利用環境が、住民のニーズを満たす水準に現段階では達していないことや、都市整備事業に伴う道路整備、駐車場のとりやすさなどが影響しているものと思われる。免許保有者や自分専用の自動車保有している回答者も、盛南地区で多い結果が示され、住民自身も自動車利用を前提としているものと受け取られる。

3. バス交通からみた交通環境の改善策に関する考察

3.1 要因と水準の設定

本稿では、調査対象とした2地区において、バス交通のサービスを構成する各要因の重要度を明らかにするとともに、それらの設定水準の変化が利用者に与える影響

を把握することを目的とし、コンジョイント分析を行った。適用に当たり、バス交通の利用環境を表す要因として、上述までの考察をもとに「自宅からバスに乗るまでの時間」、「雪により目的地到着が遅れる時間」、「交通費として払う合計運賃」、「バスの乗換回数」の4つを用いることとした。これらの各要因について、両地区でのバスの運行状況をもとに、表6に示す水準の設定を行った。表6には、バスの現状のサービス水準に色付けし、各水準について算出した部分効用値を載せている。

3.2 重要度評価

まず、バス交通に対し重視する要因について、コンジョイント分析における相対重要度を用いて考察すると以下のようである。図2に、青山地区および盛南地区における4つの要因の相対重要度をグラフ化した結果を示した。相対重要度が高いほど、その要因が重要視されていることを示すとみることができる。図より、両地区とも、「交通費として払う合計運賃」・「バスの乗換回数」が30%程度となっており、特に重要視していることが示された。「雪により目的地到着が遅れる時間」については、青山地区がやや高くなっている。一方、「自宅からバスに乗るまでの時間」は、盛南地区の方が大きくなった。

3.3 バス利用環境の改善策の検討

<青山地区>

コンジョイント分析を用いて算出される効用値を用いて、バスのサービス水準の改善について検討した。

青山地区では、ゾーンバスやバスロケーションシステムが導入されバスの利用環境が改善される方向にあるこ

とから、「バスに乗るまでの時間」を10分、「雪により目的地到着が遅れる時間」を20分と固定し、「交通費として払う合計運賃」および「バスの乗換回数」の設定が効用値に与える影響をみた結果が図3である。この図は、「運賃」と「乗換回数」の各水準を組み合わせた全9通りについて効用値を算出し、降順にグラフ化したものである。5位以下は省略している。現状では、「運賃」は350円程度、「乗換回数」は「乗換なし」で中心部まで行く路線が多数である。そのサービス水準における効用値は7.5067(図3の③)となった。

現状を上回る効用値が得られたのは、「運賃」を100円値下げした場合(図3の①、効用値8.6744)、および100円値下げし「乗換回数」が1回の場合(図3の②、効用値7.5993)に限られた。「運賃」の値下げが歓迎されることは言うまでもなく、100円の値下げにより「乗換回数」が1回までなら許容されること、「乗換回数」が2回に増えると100円の値下げがあったとしても効用値に減少が見られるという結果が得られた。

<盛南地区>

盛南地区においては、都市開発事業の進行中の地区という点を考慮し、全てのサービス水準の組み合わせ24通りについて得られる効用値を算出した。算出結果を降順にグラフ化したのが図4である。10位以下は省略している。盛南地区と中心部を結ぶバスは、現状で「運賃」は200円程度、「雪による遅れ」10分程度、「バスに乗るまでの時間」10分程度、「乗換回数」0で、そのサービス水準における効用値は5.4767(図4の⑧)となった。

開発が完了に向かうに従い、現状に比して交通量が増加した場合に「雪による遅れ」を20分程度、今後バス路線が拡充しバス停が増加した場合に「バスに乗るまでの時間」を5分程度、盛南地区と中心部の間にある盛岡駅での乗り継ぎを考慮した場合に「乗換回数」を1、「運賃」は200円を中間に100円と300円と想定して、サービス水準の変化が効用値に与える影響を調べた。

現状よりも運賃を100円値上げするにも拘らず、バスに乗るまでの時間が5分に短縮されると、現状と同等の

表6 設定したサービス水準と効用値

要因	青山地区		盛南地区	
	水準	効用値	水準	効用値
自宅からバスに乗るまでの時間	10分	0.4484	5分	0.7339
	20分	-0.4484	10分	-0.7339
雪により目的地到着が遅れる時間	遅れ20分	-1.1416	遅れ10分	0.6597
	遅れ40分	-1.1416	遅れ20分	-0.6597
交通費として払う合計運賃	250円	1.2777	100円	1.0226
	350円	0.1100	200円	0.2089
	450円	-1.3876	300円	-1.2315
バスの乗換回数	乗換なし	1.9399	乗換なし	1.0976
	1回乗換	0.2648	1回乗換	-1.0976
	2回乗換	-1.6047		
定数項	4.4668	定数項	4.2444	

注) 色付きは、現状におけるサービス水準を示す

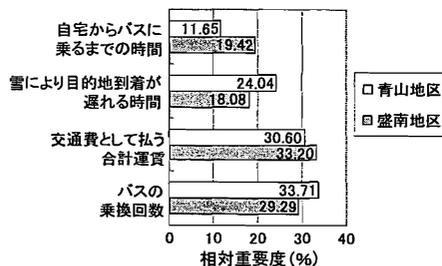


図2 中心部へのバス交通に関する相対重要度

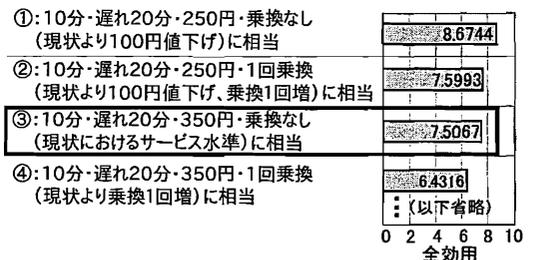


図3 青山地区でのバスのサービス水準と効用値

①: 5分・遅れ10分・100円・乗換なし (現状よりバス停増、100円値下げ)に相当	77582
②: 5分・遅れ10分・200円・乗換なし (現状よりバス停増)に相当	69445
③: 5分・遅れ20分・100円・乗換なし (現状よりバス停増加、交通量増、100円値下げ)に相当	64388
④: 10分・遅れ10分・100円・乗換なし (現状より100円値下げ)に相当	62904
⑤: 5分・遅れ20分・200円・乗換なし (現状よりバス停増、交通量増)に相当	56251
⑥: 5分・遅れ10分・100円・1回乗換 (現状よりバス停増、100円値下げ、乗換1回)に相当	55630
⑦: 5分・遅れ10分・300円・乗換なし (現状よりバス停増、100円値上げ)に相当	55041
⑧: 10分・遅れ10分・200円・乗換なし (現状におけるサービス水準)に相当	54767
⑨: 10分・遅れ20分・100円・乗換なし (現状より交通量増、100円値下げ)に相当	4971
	(以下省略)
	0 2 4 6 8 全効用

図4 盛南地区でのバスのサービス水準と効用値

効用値が得られる(図4の⑦, 効用値 5.5041)。また、盛岡駅での乗換を行う場合、「運賃」を100円ならびに「バスに乗るまでの時間」を5分にすることで、現状とほぼ同等の効用値を得ることがわかる(図4の⑥, 効用値 5.5630)。このように「乗換回数」に対する抵抗感が大きいことが確認された。

今後の交通量増大によりバスの遅れも大きくなることが予想されるが、バス路線の拡充により「バスに乗るまでの時間」が5分に短縮されれば、「運賃」を現状のまま200円に据え置いたとしても、現状と同等の効用値が得られることが示された(図4の⑤, 効用値 5.6251)。また、道路の混雑による「バスの遅れ」が10分と小さいまま維持された場合、効用値は現状より増加する結果が得られた(図4の②, 効用値 6.9445)。

3.4 コンジョイント分析結果のまとめ

青山地区では、中心部へ向かう車による渋滞が、特に冬季の積雪時に顕著である。一方盛南地区では、道路整備が都市整備事業よりも先行しているため、交通渋滞はほとんど見られない。また、盛南地区ではバス本数が少ないため、バス本数の多い青山地区よりもバス停での待ち時間が長くなる傾向にある。これらの交通環境の違いが、相対重要度(「雪により目的地到着が遅れる時間」および「自宅からバス停までの時間」)の違いになって表れたものと考えられる。

青山地区には、中心部への「乗換なし」のバスに加え、同時に地区内循環バスも運行され、基幹バスに乗り継いで中心部へ向かう利用形態が追加された。さらに、新駅の設定により、鉄道利用の選択肢が加わった。これらの交通環境の変化や改善施策に対する「運賃」の設定や「乗継」のあり方に対する利用者意識が、調査にもとづくサービス水準の検討より明らかになった。

一方、盛南地区では、今後の開発の進展に伴い、中心部へのバス路線を拡充させる計画が盛岡市により作成されている。今後のバス利用環境の向上が期待される中、盛南地区においてはバスの定時性確保、中心部への直通運行、バス路線・バス停の拡充に対する意識が強いことが、サービス水準の検討より明らかになった。

おわりに

本研究では、盛岡市青山地区と盛南地区という大きく性格の異なる2つの地区を対象に、中心部へ向けての交通実態調査を実施するとともに、交通環境を改善するための施策について検討した。

特に、両地区から中心部へ向けての交通利用特性を、夏季と冬季での相違を考慮した上で、交通目的と交通手段との関係という観点から明確化した。また、バス交通の利用環境の改善に焦点をおいたコンジョイント分析を通して、それぞれの地区の交通ニーズを明らかにするとともに、それに対応した施策について定量的な分析を行った。

今後は、さらに交通手段の選択特性に関する分析の実施、ならびに調査対象地区の拡大を行い、都市構造を考慮した総合的な交通施策のあり方について検討を続ける予定である。

謝辞

本研究を遂行するにあたって、盛岡市役所、盛岡市青山地区ならびに盛南地区の方々に貴重なご助言を賜った。ここに記し、感謝の意を表します。また本研究で行った調査は、岩手大学都市計画学研究室の学生の協力を得て実施したものであることを銘記する。

補注

¹⁾ 盛岡市(2006.5.29更新)建設部交通対策課。 <<http://www.city.morioka.iwate.jp/08kensetu/rkeikaku/index.html>>, 2006.5.31参照

引用文献

- 国土交通省社会資本整備審議会(2005) 中心市街地再生小委員会報告(案)。国土交通省, 25pp.
- 近藤光男・廣瀬義伸・加藤 均・岸本紘典(1999) 都市の特徴を生かした交通政策の提案と効果分析—徳島市を事例として—, 第34回日本都市計画学会学術研究論文集, 913~918.
- 村川威臣・谷口 守・中野 敦(2000) 居住ニーズからみた住区整備による交通環境改善策の実現可能性, 第35回日本都市計画学会学術研究論文集, 337~342.