

富山市公共交通機関の利用実態 ～アンケートを用いてグランドプラザ利用者の行動ルートを測る～

藤澤ゼミ 2017 年度卒業 Y.N

1. はじめに

富山市ではコンパクトシティ政策の一環として、中心市街地再開発と交通政策を行っており、公共交通を軸とした車に頼らないまちづくりを推奨している。

そこで実際に、富山市の中心市街地である総曲輪に来る人の行動ルートを測ることにより、中心市街地への交通実態を明らかにする。

2. 目的

本研究の目的は、富山市の中心市街地に、どのような交通手段を使っているのかを調査し、富山市の公共交通機関が機能しているかを明らかにすることである。このことにより、コンパクトシティ政策の実態を検証する。

3. 調査方法

東京都市圏交通計画協議会(2012)を参考にアンケート設計を行い、富山市の中心市街地である総曲輪にて調査した。

アンケート調査は、2017年11月2日(木)～11月6日(月)の5日間、総曲輪『グランドプラザ』にて、富山市民100人を対象に個別面接方式で行った。

アンケート調査を実施した総曲輪『グランドプラザ』とは、富山市が中心市街地へ賑わいを取り戻すための集客施設として建設した、全天候型野外広場であり、幅広いイベントや季節にちなんだ展示などが行われている。

アンケートでは、総曲輪に来た目的、総曲輪に来る頻度、何人で誰と来たか、交通手段、パークアンドライド*の有無、総曲輪までかかった時間、運転免許の有無等について尋ねた。

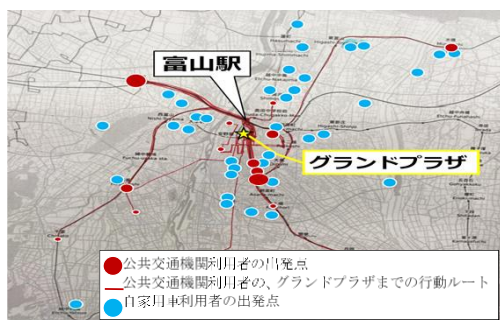


図1：アンケート回答者の当日の出発地点

4. 結果と考察

アンケート回答者の当日の出発点(自宅)を富山市の地図に記入し、公共交通機関利用者と自家用車利用者の出発点を確認した(図1)。地図からは、公共交通機関を利用できるにも関わらず、利用していない人がいるということが分かった。なお、パークアンドライドをしている人は全体の2%という結果になった。

公共交通機関を利用できるにも関わらず、自家用車で来た人の属性を詳細に分析した結果当該自家用車利用者は、そうでない人よりも、総曲輪に来る頻度が低く、自宅から総曲輪までの距離を比較すると、当該自家用車利用者は平均9.3km、そうではない人は平均3.7kmとなり、当該自家用車利用者は、自宅から総曲輪への距離が長い傾向にあるということが分かった。特に、30代、40代が自家用車を利用している傾向にあり、子育てや仕事が忙しいことが理由ではないかと考えられる。

5. おわりに

富山市では、車に頼らないまちづくりを目指しているが、今回の調査では40%の人が自家用車を利用しており、現状では、自家用車を利用して中心市街地に来る人が多く、パークアンドライドの利用も少ないことが分かった。

公共交通機関の整備や、公共交通機関の利用を促す制度の充実、また、パークアンドライド用駐車場の整備などによって富山市民を自家用車利用から公共交通機関利用へ移行させていくことが今後の課題だと思われる。

※パークアンドライドとは駅またはバス停に駐車し、そこから公共交通機関を利用することである。

<参考文献等>

- ・東京都市圏交通計画協議会(2012)『パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性』
- ・富山市歩行者交通量調査(最終確認:2017.10.3)
URL:<https://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/10597/1/H27hokousyahoukokugaiyou.pdf>
- ・富山市中心市街地活性化計画(最終確認:2017.12.1)
URL:<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2332/1/3tyuukatukeikaku20170324.pdf>