

京都大学 工学部 正員 工博 天野光三
 中央復建コンサルタンツ 正員 工修 朴 性辰
 中央復建コンサルタンツ 正員 ○ 奇 亮 猛

(1) 概 要

大阪-京都間（いわゆる京阪間）には、国鉄・京阪・阪急の3路線が競合的路線として存在している。これら各線の輸送力の増強や、ターミナルの改良、さらには都市再開発などの計画を立てようとするとき、路線相互の関連からみた旅客の質的な比較が必要である。

本研究においては、京阪間を流動する旅客の実態を把握するために約2万人に対してアンケートを実施し、これを分析した。

(2) アンケート調査

京阪間3路線の直通旅客を調査対象とし、上り・下り、平日・休日のそれぞれについて、アンケート用紙を車内で配布して記入と依頼した。回収枚数は表-1の通りで、回収率はいずれの場合も100%に近い。

(3) 集計内容

調査結果をパンチ・カードに転記し、下記の1)~15)の項目別に集計した。その場合いずれも平日・休日別、上り・下り別、ラッシュ時と閑散時に区別した。なお本調査の対象ゾーン分割は、それぞれの都市形態を考え、また京都市内の旅客流動に重点を置いたため、京都方とその周辺を68ゾーン、大阪方とその周辺を19ゾーンとして作業を行った。

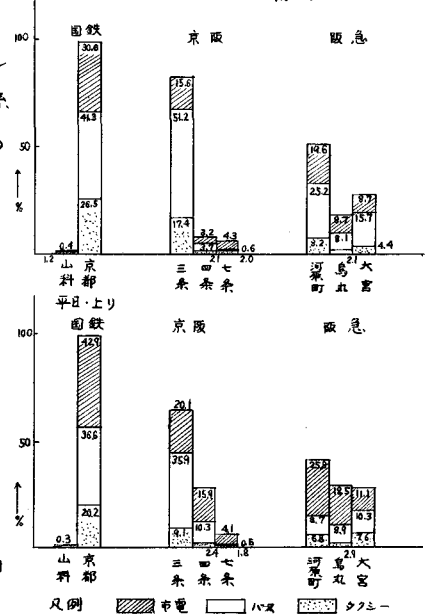
以下調査事項を列挙すると次のようになる。

- 1) 京都方各ゾーン対大阪方各ゾーンの旅客流動パターン
- 2) 旅客の利用するターミナル駅と発地及び着地との関係
- 3) 3つの路線別の京都方ゾーン対大阪方ゾーン相互間の平均所要時分
- 4) 発地・着地とターミナル駅間の平均所要時分
- 5) 各ターミナル駅から次に乗換える交通機関の構成比
- 6) 旅行目的による旅客の比率
- 7) 旅行目的別の京都ゾーン対大阪方ゾーンの旅客流動パターン
- 8) 時間帯別の行きと帰りの構成比
- 9) 各ゾーン別のターミナル駅利用者の比率
- 10) 乗車券の比率
- 11) 他の路線と比較してその電車を有利として選んだ理由
- 12) ターミナル駅からの利用交通手段の比率（図-1）

表-1 回収枚数

	曜日	京阪	阪急	国鉄	合計
上 り	休日	1,277	1,746	2,034	5,057
	平日	1,945	1,514	1,538	4,997
下 り	休日	1,014	1,536	1,988	4,538
	平日	2,926	1,591	1,595	6,112
合 計		7,162	6,387	7,155	20,704

図-1 京都方ターミナルにおける利用交通手段
平日・下り 構成比



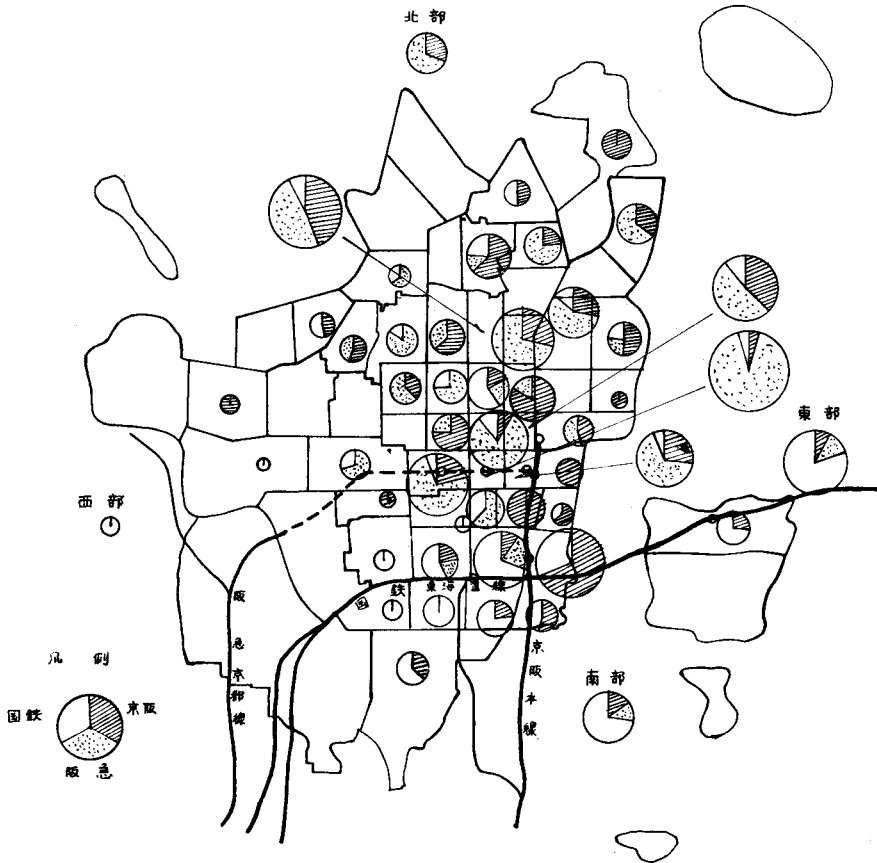
13).ターミナル駅からの利用交通手段別の平均所要時分

14).各交通機関の接続駅における旅客の乗換連関関係

15).京都方ゾーン対大阪方ゾーンの各OD交通量の3路線への配分

この調査結果のうち主要なものは講演時にスライドで発表するが、図-1の他に1)、ゆうき平日・上りの京都方各ゾーンと大阪市北区とのOD交通量が3路線を利用している構成比を明示すると次のようになる。なお流入人口を全円面積比で表わしている。

図-2 大阪市北区からの利用路線構成比



[4] おまけ

この調査は京阪間直通旅客の流動実態と、交通手段に対する負的要請の分析と試みたものである。今回実施したアンケート調査によりえたデータ・カードには京阪間交通手段のさまざまな負的要件に対する旅客の嗜好が集録されているから、このデータ・カードおよび今回集計、整理した内容は、今後の必要に応じて京阪間の合理的輸送対策などに関するさまざまな基礎資料として活用しようとする。

終りに、この研究の資料提供その他の協力を賜った、国鉄、大阪工務局調査課、京阪電鉄企画調査部、阪急電鉄運輸部旅客課の方々に心からの謝意を表わす次第であります。