

名古屋市交通局 正員 渡辺 晴朗

1. はじめに.

従来大衆輸送については、その現象を主として量的にとらえられて来たが、その内容的方面、例えは機関相互の関連、利用目的別の動向などについては資料が少ない。名古屋市高速鉄道において、2号線市役所金山間開通を機会にアンケート調査を、またその約1年後に並行区間の市電を廃止することと機会に地下鉄利用客の変動状況を調査し、従来判然としなかった新線開通の場合の利用客の発生状況や利用目的別の動向、市電廃止の影響などについてデータを得たので報告する。

2. 名古屋市高速鉄道の概要

- 1号線(東西線) 名古屋～星ヶ丘 9.6KM 11駅 1日約24万人
2号線(南北線) 市役所～金山 4.3KM 6駅 1日約6万人

1・2号線は栄で交差連絡する。現在両線延長工事中。

3. 調査の概要

3-1. 開通に伴うアンケート調査 5.42-6.21 AM.7:00～PM.3:00 各駅降車客対象、郵便はがき形式アンケート票配布、26,843枚、有効回収5,891枚、回収率21.9%。アンケート項目：i居住地、ii行先、iii利用目的、iv使用乗車券種別、v地下鉄開通前利用機関、vi利用理由、vii利用区間、viii地下鉄乗車前の交通手段、ix地下鉄降車後の交通手段、x地下鉄に関する意見、他にアンケート票にNo.を付し、配布場所、時間を判別できるようにした。

3-2. 市電廃止に伴う調査 市電大津橋金山橋間廃止5.43-2.1、廃止前調査5.43-1.23・24・25、廃止後調査5.43-2.13・14・15 香坊栄～AM.10:00、各駅乗車客対象計数による前後比較調査。

4. 調査結果 4-1. アンケート調査結果

4-1-1. 回収の偏り、駅別の偏りはごく小さい。時間帯別の偏りが図-1のようにラッシュ時に高回収もなっていて、利用目的別に偏りがあることを示す。乗車券種別のデータと既往のデータとから名古屋の場合の利用比率が、通勤4通学2その他4と推定され、これにより利用目的別の偏りを推定すると表-2のようであった。

4-1-2 地下鉄開通前利用交通機関、地下鉄が開通する以前にこの経路についてどの機関を利用していたかについて調べ、地下鉄利用客がどのように発生したかを示した。利用目的別に図-2のようであり、これと市電市バスの交通量調査結果とを併せると

利用目的別	20	40	60	80	100
通勤	23.1	45.1	21.0	10.8	
通学	22.9	34.4	17.5	23.5	
その他	24.3	60.0	20.0	5.8	
市電					
市バス					
別道路					
その他					
全	23	50	15	12	

図-2 地下鉄開通前利用機関

地下鉄
開通に
よる市
電市バ
スから

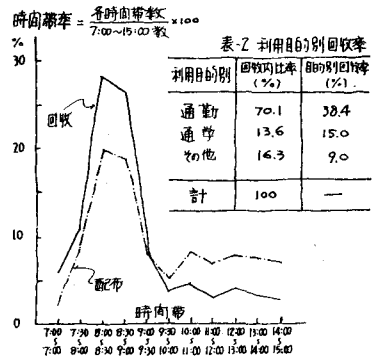


図-1 配布および回収の時間帯分布

の移行率はそれぞれ20%程度と考えられ、調査当時の1日利用者は約5万人であった。市電から約1万人、市バスから約2万5千人移ったものと考えられた。

4-1-3 使用乗車券種別 図-3参照 利用目的別に差が大きく、定期券使用は通勤725% 通学923%であった。またこれを時間帯分布の面からみると、

AM.7:30~9:30 の2時間について通勤87%、通学75%

が利用することがみられ、通学のピークが通勤の

それと比較して30分ほど早く出る傾向がある。

4-1-4 地下鉄利用理由 図-4参照 1,4の理由を

合わせて時間的に速いというのが大半を占め、利

用目的別には余り差はない。また開通前の利用交通機関別

にも集計してみたが特に差はみられなかった。

4-1-5 地下鉄乗車前および降車後の交通手段 図-5参照

これは居住地→行先の方角で整理しており、この結果は

2号線が都心部に位置する性格をよく現わしており、降車

後徒歩の割合で用足りものが圧倒的に多い。乗車前の交

通手段が徒歩によるものを沿線居住の利用者と考えると、

通勤20.4%、通学36.6%、その他49.5%であり、逆に図-3

鉄によるものは市外または用足部

居住者と考えると通勤利用者に多

く、居住地集計から市域外分を求

めると通勤40.0%、通学25.4%、

その他22.3%であった。

4-2. 市電廃止に伴う調査結果

市電を廃止したことにより、地

下鉄利用者の増加は1日約1万人であった。調査時間内の廃止前後における時

間帯分布を示すと図-6のようである。この1万人の市電からの移行者は、廃止

前の市電利用者(当該区路)の約25%に相当し、諸府地下鉄開通および市電廃

止を通じて地下鉄開通前の市電利用者の約40%が地下鉄へ移行したものと考

えられる。では残りの60%がどうなったかはこの調査からはわからないが、他の

残存市電路線にまわったことや市バスへの移行が考えられ、今後これらも含め

た調査の必要があると思われる。

5. 本すか

従来量的にしかも機関別にしかとえられていなかった大衆交通の内容的な

面について若干の資料を得ることができた。今後このようなデータを積重ねる

ことにより、施設の効果的な運営、利用者に対する良好な運輸サービスが行な

うものと考えらる。

