

国鉄札幌工務局 正員 小倉迪郎
高橋昌明
常盤和雄

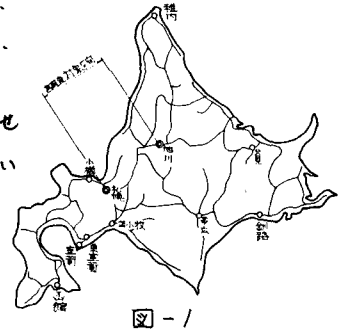
1. はじめに

近年、人間の意識は、社会の変化に伴い様々な分野において多様化を見せ、交通機関に対する利用者のニーズも同様で、目的、年代、性別、季節、収入等により、その利用形態を異にしている。特に、インフラとしての公共交通機関は、対応が遅れており、多様化する旅客ニーズに適応したサービスが求められている。

鉄道も例外ではなく、一部を除いて年間輸送量は年々減少傾向を示しており、今後、鉄道整備計画を策定、推進していく中で、利用者意識の特性を把握し、それら要件を施策に反映することは本質的課題と思われる。

本報告は、中核都市間鉄道輸送における旅客意識を鉄道整備計画に反映させることを目的とし、59.ノに実施したアンケート調査による事例分析について述べるものである。

道内鉄道路線図



2. 調査方法及び質問事項

本調査は、道内における代表的都市として、札幌市（人口145万人）、旭川市（人口36万人）をピックアップし、両都市間の優等列車（特急5本、急行5本）に対する旅客を対象として列車内において実施したものである。

また、アンケート調査による調査項目の概要を次に示す。

(1) 利用者の属性

(2) 旅行目的及び発着地

(3) アクセス・イグレス交通機関及び所要時間

(4) 鉄道利用の理由

前、本調査における回収票数は、2470票であり有効票数は2285票（92.5%）となっている。

3. 調査結果の分析

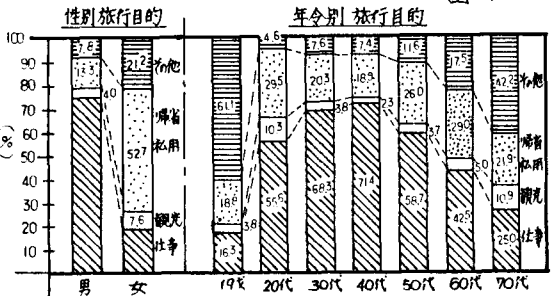
今回、調査対象者の属性は、性別で男性が72%、年齢で20～50年代が85%、職業で商業、サービス、公務員、会社員が51%、年収で200～600万円が53%となっていた。

(1) 旅行目的

図-2の性別旅行目的では、男性と女性の利用形態に明確な相違が表われており、男性の場合、仕事が74.9%であるのに対し、女性は、帰省、私用が62.7%と、その大半を占めている。また、年齢別旅行目的では、20～50年代にかけて、その大半が仕事となり、熟年期になる30～40年代にかけて仕事目的の旅行が少なくなっている。一般的に鉄道利用者は、業務目的が大半（平均で59.2%）を占め、帰省・私用（平均で22.8%）が次に続いている。これは、調査時期が北海道の観光用散客期である冬期間であったため、観光目的が過少のトレンドになったと推測される。

旅行目的

図-2



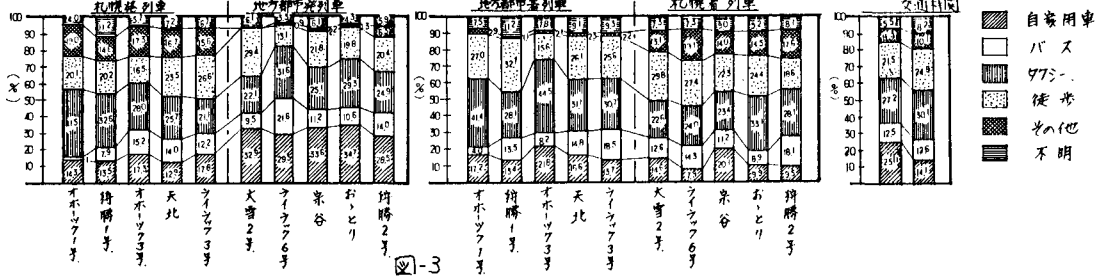
(2) アクセス・イグレス交通機関

利用交通機関の種別を自家用車、バス、タクシー、徒歩、自転車、バイク、その他に区分して調査したが、本

列車別アクセス交通機関

列車別イグレス交通機関

アグレスイグレス別交通機関



調査が優等列車を対象としたため、自転車、バイクの利用実態はほとんど観測されなかった。図-3、の列車別アクセス、イグレス交通機関による傾向を考察すると、アクセスにおける主交通機関は、自家用車、タクシー、徒歩であるが、イグレスでは、タクシー、徒歩が主流を占めている。特に注目すべき点は、自家用車の分担率であり、アクセスの場合、50% であるのに対し、イグレスでは、

10% と約半分に低下している。これは、自家用車利用の場合、送迎によるウェイトが大きく、イグレス時に旅客との待ち時間が生じるケースが多くなり、駐車場の確保が必要となるなど輸送抵抗が増加するために減少しているものと思われる。輸送抵抗増加による分担率の変化は、大都市と地方都市の間にも見られ、道路混雑率が高く、駐車場確保が比較的困難な札幌駅のアクセス、イグレスは、地方都市駅のそれに比較して自家用車の分担率が小さくなってきている。

表-1のアクセス、イグレス時間分布より、構成比の高い所要時分をピックアップすると表-2の様になり、これより概算所要時分は、自家用車30分以内、バス30分以内、タクシー20分以内、徒歩20分以内と考えられ、平均速度を自動車……15km/h、徒歩……4km/hとすると概算駅区間距離は、バス区間……2.5km、徒歩区間……1.0kmと設定できる。しかし、時間に対する感覚的困難もあると思われるので、今後、さらにサンプルを多くした調査、検討が必要と思われる。

(4) 鉄道利用者の意識分析

図-4は、鉄道利用の理由について分析したものであるが、この調査では、1人3項目の選択を認めている。これによると過半数を占める理由はなく意識の多様化が見られるが、中でも「安全」「正確」「到着時間と利用時間の一致」が鉄道利用の理由として上げられる。これをクロス分析により、年齢、旅行目的別に実施したと同様の結果であった。図-5は、夏における鉄道利用の可能性を調査したものであり72.7%の旅客が夏でも鉄道を利用するか、62.6%が自動車と比べて「わからない」と答えると、6.4%にのみ輸送抵抗が軽減される夏には、輸送形態の変化が表われ鉄道と自動車の競合が大きくなると思われる。

4. おわりに

本調査では、中核都市間における鉄道利用者の特性、アクセス、イグレス交通機関の分担率並びに所要時分、利用者意識等について、一定の方向性を見出すことができた。

今後は更に、多様な線区において調査することにより、利用者のニーズを適確にとらえ、より有効な鉄道整備の方向を模索していきたい。

アクセスイグレス時間分布 表-1

所要時間	0～5分	5～10分	10～20分	20～30分	30～40分	40～50分	50分以上	計
交通機関								
自家用車	28.5	25.5	26.0	9.5	8.1	1.2	1.2	100.0
バス	29.7	16.1	28.5	13.0	8.3	3.5	0.3	-
タクシー	11.8	9.3	31.8	24.2	20.1	1.4	1.4	-
徒歩	12.4	11.7	32.4	23.4	15.1	4.0	1.0	-
その他	32.1	34.2	25.9	6.0	1.5	0.2	0.2	-
不明	31.6	32.6	27.3	5.8	1.7	0.3	0.3	-
バス	47.6	36.1	14.8	1.4	0.2	0	0	-
徒歩	59.3	36.3	12.5	1.3	0.3	0	0	-
その他	25.0	75.0	0	0	0	0	0	-
不明	100.0	0	0	0	0	0	0	-
バス	15.2	21.3	28.7	16.7	8.6	9.2	2.3	-
徒歩	25.4	21.4	24.4	10.9	6.5	8.5	3.0	-

表-2

交通機関	アクセス 時分	構成比	イグレス 時分	構成比
自家用車	30分以内	89.3%	30分以内	87.3%
バス	30分以内	77.1%	30分以内	79.9%
タクシー	20分以内	92.1%	20分以内	92.0%
徒歩	20分以内	98.5%	20分以内	98.0%

夏期における交通機関の利用意識

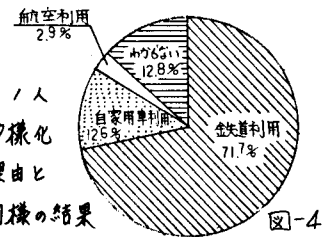


図-4

鉄道の利用理由

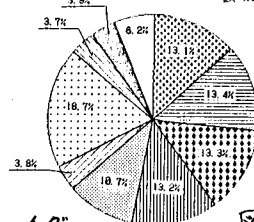


図-5