

IV-122

地方鉄道の利用者実態調査と利用者増の検討

日本鉄道建設公団 正会員 中嶋 純治

茨城県 増田 寛也

日本鉄道建設公団 正会員 金澤 博

日本鉄道建設公団 北野 陽堂

1. はじめに

国鉄地方交通線が次々と第三セクター線などへ転換していく中で、昭和60年3月14日、第三セクター地方鉄道新線として大洗鹿島線（水戸～鹿島神宮間）が開業した。今回は本線の沿線住民の意識調査（アンケート）を行い、これをもとに利用実態を把握し、さらに利用者の増につながる方策を検討したので輸送実績と合わせて報告する。（図-1参照）

2. 大洗鹿島線の利用実態

アンケート調査は駅周辺から75地区を選定し、高校生以上の全員に対して実施した。アンケートの内容を図-2に、アンケートの内訳を表-1に示した。アンケート調査の分析結果の主なものを以下に述べる。

1) 大洗鹿島線の開業前と開業後について、水戸へ行く場合の交通手段と水戸からの距離との関係を図-3に示した。これによるとバスからの転換が多いことが判る。特に開業後は水戸から遠いほどバスの分担が極端に少なくなっている。

2) 自宅から乗車駅までの距離と年間の鉄道利用回数の関係について図-4に示した。これによると自宅が駅から遠くなるにつれて利用回数が漸減することが判る。

3) 自宅から乗車駅までの距離と交通手段の関係を図-5に示した。これによると徒歩は1kmまで、自転車は1～4km、バイクは1km以上、自家用車は4km以上が主な交通手段となっている。

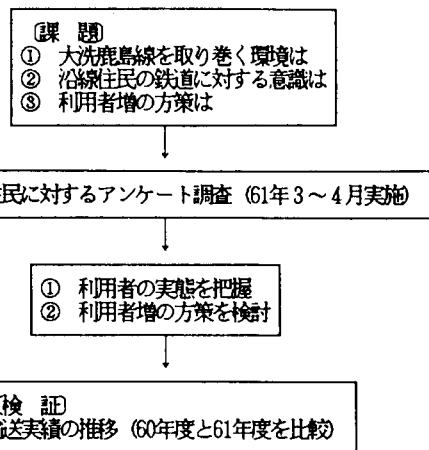


図-1 本報告のフロー

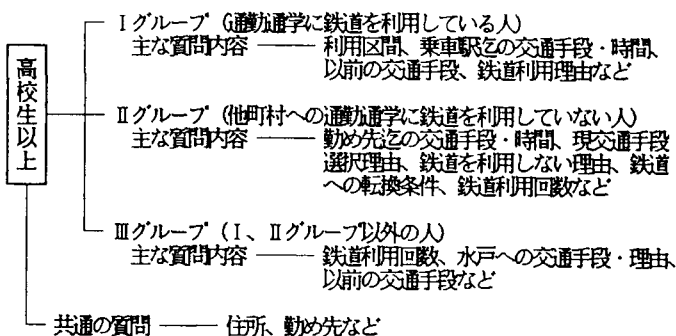


図-2 アンケート内容の概要

3. 利用者増の方策

アンケート調査のⅡグループに対する質問の中で、鉄道を利用していない理由と鉄道への転換条件を分析し、鉄道利用者の増につながる方策を検討した。転換見込み者の現交通手段は表

表-1 アンケートの内訳

配布	回収	Iグループ	IIグループ	IIIグループ	計 (有効回答)
6,815	4,306	207	676	3,244	4,127
100%	63.2%	5.0%	16.4%	78.6%	100%

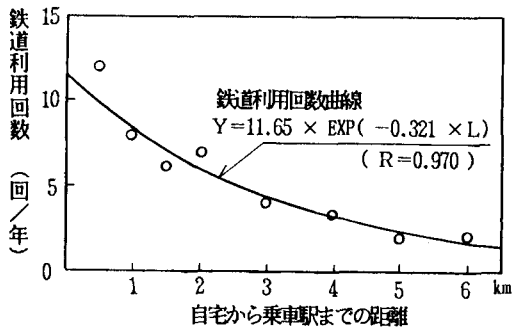
－2のとおりであり、この内、バス、自家用車の利用者を検討の対象とした。

1) バスからの転換について

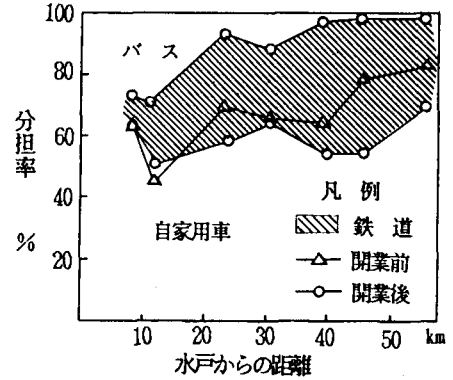
バス利用者の揚げている転換条件の内、新駅の要求、アクセス・イグレス距離が遠い場合などについては除外し、比較的対策が可能なものを要約して表－3に示した。

2) 自家用車からの転換について

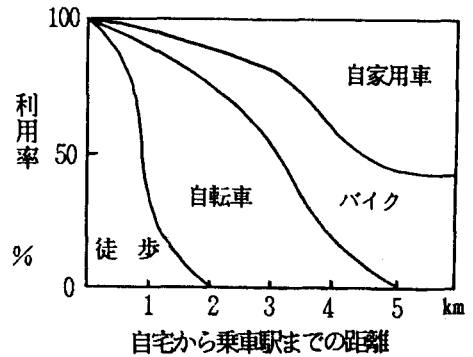
既転換者のアンケート内容を分析した結果、イグレス距離が1 km以内に集中していることから、この内、鉄道を利用してない人達の理由を調べ、この中で比較的対策が可能なものを要約して表－3に示した。ただし、自家用車の有利性（業務上車が必要、好きな時に鉄道に乗れない、鉄道の方が時間がかかる）などを揚げている場合は除外した。



図－4 自宅から乗車駅までの距離と鉄道利用回数



図－3 開業前後の利用交通手段



図－5 交通手段別利用割合

4. 輸送実績

アンケート調査後、列車の増結、バス運賃の値上げ、駐車・駐車場の整備や鉄道事業者および地方自治体による広報活動など、アンケート調査で判った利用者の要望の一部が実現されはじめたことから、61年度の輸送実績（輸送密度）は定期客が約30%、定期外が約4%それぞれ増加した。

5. おわりに

沿線市町村は株主ではないもののマイレール意識が一段と深まりつつあることから、健全な経営が続けられている。しかし、潜在利用者がまだかなりいると思われることから、今後は転換条件の整備（バス事業者との有機的な結び付きを含む）による利用者の増を定量的に推定していきたい。最後に、本報告は沿線自治体で構成している「大洗鹿島線を育てる沿線市町村会議」および鹿島臨海鉄道KKに多大な協力を頂いたことから、ここに感謝の意を表す。

表－2 転換見込み者の利用交通手段

交通手段	徒歩	自転車	バイク	自家用車	バス	その他	計
通 勤	1	2	1	91	19	2	116
通 学	0	14	5	0	21	0	40
計	1	16	6	91	40	2	156

表－3 転換条件

バス利用者の意見	自家用車利用者の意見
① バスの駅乗り入れ ② バスより安い運賃 ③ 防犯対策（駅周辺の照明など） ④ 列車本数の増 ⑤ PR（列車時刻、駐車場の周知徹底）	① 終列車を遅く ② 駅の駐車場を整備 ③ 列車の混雑緩和 ④ 列車本数の増 ⑤ 運賃を安く ⑥ アクセス・イグレスの改善