

IV-181

鉄道駅からの深夜帰宅に関する研究～深夜バス実施地区の実態と問題点

（株）東海旅客鉄道 正 員 永長隆昭
 東京大学工学部 正 員 新谷洋二
 東京大学工学部 正 員 原田 昇

1. はじめに

近年、都市活動の深夜化により、それらを支える深夜交通確保の重要性が増大している。駅からの深夜帰宅に関しては、需要の増大に応えるべく、深夜バス（午後11時以降に運転される料金倍額のバス）の導入が、行政側の積極的な指導の下に進められており、深夜交通対策検討のための深夜交通調査も行われている。しかし、深夜バス実施地区の実態と問題点に関する研究はあまり行われていない。そこで、本研究は、特徴的な14駅における深夜帰宅行動の観察と深夜バス実施2地区での事後アンケート調査を行い、利用者からみた深夜帰宅の現状と問題点を整理し、改善の方向を検討したものである。

2. 深夜帰宅行動の観察

深夜バスの実施駅や導入予定駅を中心とする14駅について、住宅地と交通手段の利用の特徴を観察した（表1参照）。幾つかの駅に共通する問題点は

以下の通りである。

- ①深夜バスの利用状況が場所によって大きく異なる。
- ②深夜バスの発車後終電迄の時間帯では駅におけるタクシー待ちの混雑がみられる。
- ③深夜バスの乗り場が分かりにくい。
- ④土曜ダイヤによる深夜バスの削減はタクシー待ちの混雑を悪化させる

3. 事後アンケート調査の対象地区（表2参照）

対象地区には、深夜バス実施地区の中から、類似した路線状況にありながら深夜帰宅の様子が異なる2地区として、東急田園都市線のあざみ野地区と鷺沼地区を選んだ。あざみ野では深夜バスが終電まで接続しており利用者も非常に多い。一方、鷺沼では逆に深夜バスの利用者は少なく、タクシーの利用者が非常に多くなっている。また、あざみ野は計画的に開発が進んだ地域であり、鷺沼はスプロール的に開発が進んだ地域という住宅地自体の違いもある。

表1. 駅周辺の観察結果

地区	住宅地の様子	1*	2*	3*	4*	徒歩や自転車で帰宅しやすいか
成増	光が丘団地がある他は一般住宅地	△	×	×	○	農地が多く暗い道が多い
石神井公園	一般住宅地であるが、農地も混じる	△	×	△	○	幅員が狭く、暗い道が多い
葛西	陸側は中密の住宅地、海側はニュータウン	×	-	△	-	道が平坦で自転車には好都合
西葛西	葛西とほぼ同じ	×	-	△	-	葛西とほぼ同様
自由が丘	駅近くは商業地、離れると一般住宅地	△	○	×	○	徒歩では帰宅しやすい
王子	高密度な住宅地が広がるが、豊島団地もある	×	-	×	-	特に帰宅しにくい所は少ない
西川口	駅周辺は繁華街、周りはスプロール市街地	△	◎	×	△	距離が長いので徒歩ではきつい
志木	一般市街地が広がるが農地も混在する	△	×	△	×	自転車の利用がかなり多い
西千葉	駅から少し離れた所に団地がある	△	○	△	△	幹線道路沿いには帰宅しやすい
日吉	下田団地・南日吉団地等の大きな団地	△	○	×	△	南日吉団地へは帰宅しやすい
鷺沼	団地と一般住宅地、農地、工場の混在	×	△	○	△	幹線道路がなく、帰宅しにくい
あざみ野	ほとんどが計画的に開発された団地	○	◎	△	△	勾配がきつく自転車には不都合
大船	駅から離れた所に団地が多い	×	○	△	△	勾配が急で暗い道も多い
戸塚	丘陵地に多くの大規模団地がある	×	○	△	△	方向によっては勾配がきつい

*1 タクシー利用：○=平均5分以内で乗れる
 △=平均5～10分以内で乗れる
 ×=平均10分以上かかる

*2 深夜バス利用：◎=1台当り41人以上
 ○=1台当り31～40人
 △=1台当り21～30人
 ×=1台当り20人以下

*3 K&R利用：○=駅前広場で渋滞が起る程
 △=いくらか利用がある
 ×=あまり利用がない

*4 深夜バスPR：○=乗り場が近く、看板などが立っている
 △=乗り場が近いが看板などはない
 ×=乗り場が遠い

表2. 事後アンケート調査の概要

調査地区	あざみ野	鷺 沼
調査範囲	あざみ野～虹が丘団地のバス圏	鷺沼～野田のバス利用圏
調査方法	家庭訪問調査による留置・回収	
調査対象	駅を利用する高校生以上全員	
有効回収	210票	226票
質問内容	個人属性・深夜帰宅の頻度・理由 深夜の交通手段、深夜帰宅の変化	

4. 深夜帰宅行動の実態と深夜バス利用

両地区の深夜バス利用の相違に関連すると思われる主要因について、アンケート結果をまとめた。

- ①週平均1人当りの10時過ぎの「深夜帰宅頻度」は、あざみ野で1.00回、鷺沼で0.75回である。終バス後は、週1回以上の割合が大きく減少し、あざみ野で0.44回、鷺沼で0.33回である。また、属性別では、勤め人が週1回以上深夜帰宅することが多い。
- ②「深夜バスの認知度」は違いが大きい。あざみ野ではバスに無関心な徒歩利用者を除くほとんどの人が深夜バスを知っているのに対し、鷺沼では通常のバス利用者やたまたま深夜帰宅をする人でも深夜バスを知らない人が多い。
- ③「深夜帰宅の駅端末交通手段」は、深夜バスが利用可能な時間帯については両地区の差は小さく、深夜バスを利用する人の割合はほぼ等しい（図1）。しかし、あざみ野では「タクシーより安いから」という積極的な理由で深夜バスを利用する人が多いのに対し、鷺沼では「タクシーが混んでいるから」という消極的な理由の人が多い。通常の帰宅手段と深夜の場合の違いは、あざみ野ではバス→K&R、バス→タクシー、鷺沼ではバス→タクシーという手段の転換をする人が多かった。しかし、こうした人のほとんどは場合によっては深夜バスを利用している。

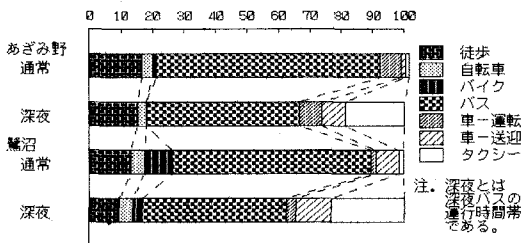


図1. 深夜と通常の帰宅端末交通手段分担

また、鷺沼で、深夜バス終了後の利用端末交通手段をみると、ほとんどがタクシーである。タクシー利用の理由としては、両地区共に「家の近くまで着ける」が多いが、行き止まり道路が多く道路網が複雑な鷺沼地区では特にこの特性が重要となり、高い分担率となったと考えられる。これは、鷺沼地区では夜道への不安からタクシーを利用する人が女性に多いことにも現れている。

④「深夜バスの運賃」の望ましい水準について、通常のバスと比べて割増しにすることへの理解は高いが、現状の2倍には不満を持つ人が多い。

5. まとめと提案

本研究では、鉄道駅からの深夜帰宅に関して、深夜バス実施地区を中心に、深夜帰宅対策の実態と問題点を検討した。ここでは、それらの知見を深夜バス等の深夜帰宅対策に関して今後注意すべき点の提案としてまとめる。

- ①深夜バスのPRが不足している。鷺沼地区では、深夜帰宅をする人の中に深夜バスを知らない人が多く、情報不足が利用の少ない原因となっている。深夜バスの案内の充実や一目で深夜バスと分かる工夫などを検討すべきである。
- ②深夜バスの利点はタクシーより安いことであり、逆に Door-to-Door の交通機関でないことが深夜では特に欠点となる。特に、スプロール地区では歩くのに怖い道が多いので、深夜バスの整備に合わせて、バス停からの歩行ルートの整備を行うべきである。
- ③深夜バスの利用には地域差が大きい。深夜帰宅の需要をもっと正確に把握し、それに合わせたバスダイヤの設定を行うべきである。また、新たなニーズを発掘するような新ルートの検討も望まれる。

さらに、根本的問題ではあるが、公共交通としてのどの程度までの深夜サービスを提供する必要があるのか、もっと議論すべきであろう。

最後に、資料提供などでお世話になった関東運輸局や東急バスの方々に心から感謝の意を表します。

〔参考文献〕

- 1) 「夜間における公共輸送機関の確保について」 雑誌トランスポート 1975年8月
- 2) 梶野龍二：「深夜バス・深夜タクシーの現状と課題」 国際交通安全学会情報誌 1987年12月
- 3) 「バス・タクシー事業の現状と問題点」 運研センター刊 1977年3月