

IV-202

新交通システム開業前後における利用者意識の分析

武蔵工業大学 学生員○久保 透、正員 渡辺 隆、正員 岩崎 征人

1. はじめに

新たな交通機関などが設置される事前と事後で需要調査を行った場合、その調査結果が必ずしも一致するとは限らないことが知られている。この事前と事後のずれは抽出された個体差や、時間の経過による意識の変化による差など様々な要因が考えられるが、その中でも利用者の新たな交通機関に対する事前の意識と事後の行動結果による意識の変化が大きく影響していると考えられている。

そこで本研究では横浜市に導入された新交通システム金沢シーサイドライン（以後SSLと略）の開業前後における調査結果を用いて事前、事後の実態把握およびSSLの利用要因分析を中心にして、意識と行動のずれに関する要因を分析していく。

2. 調査概要

調査が行われた横浜市金沢シーサイドタウンの人口は約26,000人、世帯数約7,500である（平成元年8月現在）。この地区の住民にSSL導入に対してJR線や私鉄線の主要鉄道駅にアクセスする各個人の利用交通機関の意識調査を開業前の86年と、開業後の89年に実施した。調査項目は以下のとおりである。

- I. 年齢、性別、職業などの「個人属性」
- II. SSL開業前に住民が利用している
「日常利用交通機関」及び「その選択理由・SSL不選択理由」
- III. SSL開業後現在、住民が利用している
「日常利用交通機関」及び「その選択理由・SSL不選択理由」
- IV. 現在運行中のSSLのサービスに関する
「満足度」
- V. 現在運行中のSSLに対して住民が希望する「サービス」水準

3. 開業前後における機関選択の意識と実態

開業前後のアクセス交通機関の選択の実態からは、調査対象地区において利用鉄道駅までのアクセス交

通機関として、公共交通機関が約40%、開業後には約60%を占めていることがわかった。（図-1）

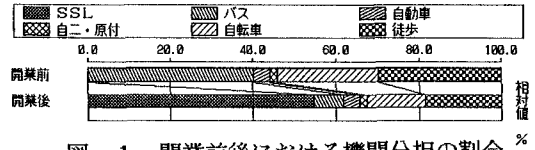


図-1 開業前後における機関分担の割合

開業後の各交通機関の選択理由をみるとSSLへの評価は「予定した時間に行ける」、「天候に左右されない」、「早く行ける」、「楽だから・便利」といった主として時間に関する要因があげられている。このことは開業後に住民が直接経験した定時性、正確性、迅速性といった点を評価した結果であろう。また、開業前後におけるSSL選択理由を比較してみると、開業後には「SSL乗車駅が近い」といった具体的な理由が増加し、開業前に卓越していた「全体的に利用しやすい」というような抽象的な理由が減少していることがわかる（表-1）。これは開業前に住民の意識のなかで漠然としたSSLへの期待感に関する要因が、開業後実際にSSLを体験することでより具体的な要因が評価された結果であると思われる。

表-1 SSL選択理由順位

調査対象の順位	開業前の順位	選択理由	増減割合(%)	開業前との比較(%)
1	1	予定した時間に行ける	21.0	-1.8
2	8	SSL乗車駅が近い	18.8	+7.8
3	4	天候に左右されない	15.5	+4.0
4	2	全体的に利用しやすい	11.7	-9.8
5	7	鉄道駅まで近い	10.4	+4.2
6	5	早く行ける	7.8	-2.0
7	9	費用がかからない	7.4	+3.1
8	3	楽だから・便利	5.5	-8.8

4. 数値化Ⅱ類を用いた意識と行動との比較分析

SSLの利用・非利用群の判別を数値化Ⅱ類を用いて行ってみた。ここではどのような要因がSSLの利用に寄与しているかを、1つは説明変数として「SSLサービスに対する満足度」を用い、他の1つは「個人属性」を用いて判別した。SSLサービスとは「運賃」、「運行間隔」、「所要時間」などのSSLが利用者に提供しているサービスである。

