

IV-162

アクセス交通手段選択行動における
駅・手段変更行動の分析

筑波大学大学院 学生員 杉崎 直哉

筑波大学 正 員 黒川 洸

筑波大学 正 員 田村 亨

1) はじめに

近年、ベッドタウンとして急速に開発が進みつつある大都市郊外地域においては、端末鉄道駅へのアクセス交通手段として自転車やK & Rといった私的交通手段が多く利用されている。このことは利用者の手段や駅の選択に自由度を生み、その時々本人やその家族の都合に合わせて利用駅と利用手段の変更を頻繁に行なっていると考えられる。

本研究は、郊外地域居住者のアクセス交通における駅および交通機関選択の変更可能性の実態を捉え、郊外地域におけるアクセス交通行動の特徴を分析することを目的とする。

2) 研究の概要

大都市近郊地域の鉄道利用者のアクセス手段変更の実態を把握するために交通行動を中心とした生活実態調査を実施した。

本調査では、世帯毎に鉄道利用者には「行き（往路）」と「帰り（復路）」それぞれについて利用手段と利用駅に関する質問を行なうとともに、利用者の生活行動が他の家族の生活行動と互いに影響し合っているのではないかと考えられることから、世帯の中学生以上の人々全員に個人票として予め定められた2日間の生活行動の記録をダイアリー形式で記入してもらった。

調査対象地域は、近年急速に開発が進んできた千葉県北西部から茨城県南部にかけての常磐線沿線とそれに接続する枝線沿線地域を選定した。

表1 生活実態調査の概要

調査期日	平成2年10月11日～10月17日
調査対象地域	千葉県北西部から茨城県南部地域
調査対象者	各世帯の中学生以上の人
調査方法	訪問置置・訪問回収
配布数	834世帯
有効回答数	681世帯・2490サンプル (有効回答率81.7%) このうち鉄道利用世帯は 419世帯・589サンプル

3) アクセス交通手段変更の実態

①定常的な変更（「行き」と「帰り」での駅または手段の変更）の実態

定常的な変更の状況を見ると普段から「行き」と「帰り」で何らかの変更を行なっている利用者は全体の9%となっている(図1)。これを手段ごとに見てみると「行き」のK & Rが減少した分、「帰り」の徒歩、バスの利用が伸びており定常的な手段変更を行なうのはK & Rの利用者に多いと言える(図2)。逆に自転車、P & Rといった駅周辺に駐輪駐車する手段の利用者には当然ながら変更者はいない。また、「行き」と「帰り」で利用駅の変更をも行なう人は全体の3%にすぎない。

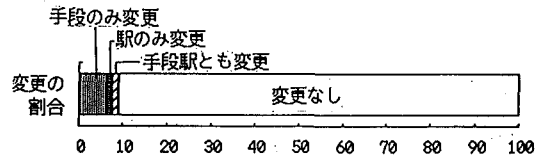


図1 定常的な変更の状況

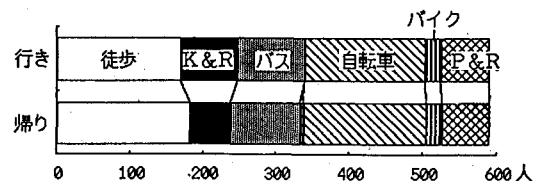


図2 「行き」と「帰り」の利用手段

②非定常的な変更（「行き」のみ、「帰り」のみでの駅または手段の変更）の実態

非定常的な変更では、「行き」の場合63%が、「帰り」の場合では70%が駅・手段の変更を行なうことがあるとし「帰り」のほうが多くなっている。変更の内容としては手段のみの変更が最も多いが、「帰り」の場合、「行き」と比べ駅・手段どちらとも変更という割合が増加している(図3)。

また、普段の利用駅によって変更の内容に違いが見られ、普段常磐線の駅を利用している人では「行

き」「帰り」とともに手段のみの変更が多いのに対し、枝線の駅を利用している人では「行き」と「帰り」で変更の内容が異なっており、特に「帰り」では40%が下車駅を常磐線の駅へと変更しており、帰宅時には常磐線の駅から直接自宅に向かうことが多い(図4)。

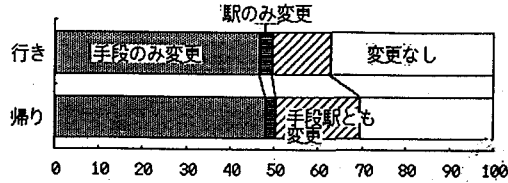


図3 非定期的な変更の状況

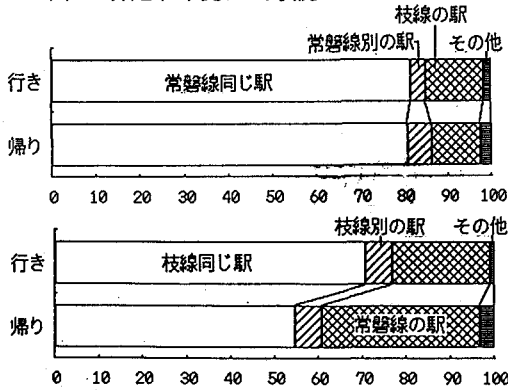


図4 非定期的な変更における駅の変更

(上段:常磐線駅,下段:枝線駅利用者)

利用手段別では、徒歩・P&R利用者は駅・手段の変更をしにくく、二輪車・K&R・バス利用者は変更しやすくなっている。これは徒歩利用の場合、利用駅までの距離が短いためどのような場合でも徒歩で駅まで向かうこと、P&Rでは自動車利用のため天候の影響を受けにくいことが考えられる。逆に他の手段は天候や時刻の影響を受けやすく、またK&Rは送る側の都合等の影響を受けやすいためと考えられる。変更後、利用する手段としては、非自動車利用層ではK&RやP&Rが多く、自動車利用層ではバスが多くなっている。特にバス利用者の場合、変更後の手段としてK&Rを利用する割合が60%に達している(図5)。

③非定期的な変更の理由

非定期的な変更の理由を見ると、二輪車では「雨天時」という理由が60%(複数回答:以下同じ)を超え最も多くなっている。また、徒歩・K&R・バ

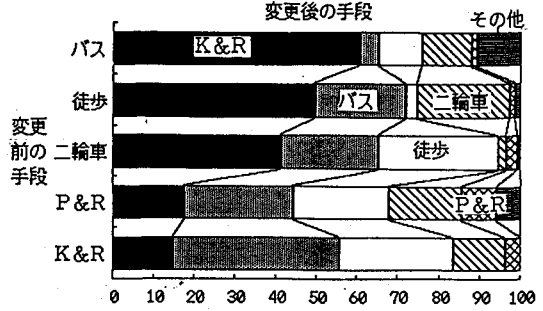


図5 変更後の手段(「行き」の場合)

スでは「深夜遅くなるとき」という理由が多い(徒歩:40%、K&R:38%、バス:45%)。さらにK&Rでは「送迎者がいないとき」(47%)、バスでは「送迎者がいるとき」(29%)という理由が多く、送迎者の有無が変更の重要な要因になっているとともに、バス利用者においては、送迎者さえいればK&Rに変更しようとしている層があることを示している。「送迎者がいるとき」という変更理由をあげる利用者は全体でも17%と比較的高い割合となっており、K&Rを利用しようと考えている利用者が多いことが分かった。

5) 結果

以上のことに加えて、鉄道利用者で駅・手段の変更を行なう人々は、個人属性的には男性よりも女性、通学者よりも通勤者の方が多いこと、居住地から最寄り駅まで距離によっても違いが見られることも分かった。

これらに共通したことは、その変更行動のどれもにK&R利用が大きく関わっていることである。また、変更の要因に送迎者の有無という回答が多かった点から、こうした郊外地域でのアクセス行動には世帯内の自動車免許保有者数や自動車の保有台数といった世帯属性が大きく関わって来ていると思われる。郊外地域でのK&R利用が今後さらに増加するのではないかと予想させる結果となった。

今後は世帯属性を考慮に入れたアクセス交通に関する分析が必要と思われる。

- 参考文献 1)内山・山川・福田(1987):キス&ライドの選定分析と今後の動向、国土交通安全学会誌Vol113, No3, pp8-20
2)佐藤・藤沢(1989):世帯のライフサイクルと個人交通手段選択行動の関連分析、土木計画学会研究講演集No14, pp15-20