

IV-196

新幹線通勤者の類型化とその特質に関する実証的研究

—上越新幹線高崎駅利用者を事例に—

群馬大学大学院 学生会員 川崎 徹
 群馬大学工学部 正会員 青島縮次郎
 群馬大学工学部 正会員 磯部 友彦

1. 研究の背景と目的

近年、特に首都圏において新幹線を利用した遠距離通勤者が急増している¹⁾。これらの現象は東京圏における居住環境条件・住宅取得条件の悪化、JRによる新幹線定期券（フレックス、フレックスパル）の発売、税制改正による新幹線通勤補助制度導入企業の増加等によるところが大きいと思われる。この補助制度導入企業の意図するところは、社員の単身赴任回避、一戸建て持家取得の奨励等が主なものとなっているが²⁾、実際の新幹線通勤者はどのような動機や意識のもとに新幹線通勤を始めたのか、その実態は必ずしも明らかにされていない。

そこで本研究では、高崎から東京圏への上越新幹線通勤者を対象にアンケート調査を行い、その類型化を行うとともにその特質を明らかにし、今後の新幹線通勤の展望と課題について示すことを目的とする。

2. 調査フレームとその実施概要

(1) 調査フレーム

本研究の調査分析フレームを図-1に示す。即ち、新幹線通勤者の類型化は、新幹線通勤を始めるに当たっての居住地・従業地の変化とその理由により行い、その類型化したタイプごとの意識構造を分析する。一方、新幹線通勤の潜在層として位置づけられる在来線通勤者（主に大宮以南まで通勤）についても同様の分析を行い、最後に高崎駅周辺の種々の計画課題について考察するものである。

(2) 調査の実施概要

JR高崎駅において、新幹線及び在来線（高崎線）通勤者に対して行ったアンケート調査の概要を表-1に示す。なお新幹線による上野までの所要時間は約50分であり、在来線のそれと比べて約1時間の短縮となる。

3. 新幹線通勤者の類型化とその特質

新幹線及び在来線通勤者の類型化の結果を表-2に示す。これより、新幹線通勤者には単身赴任回避が最も多く、続いてUターン、他機関からの転換、持家取得、単身赴任解除が多くなっており、一方、

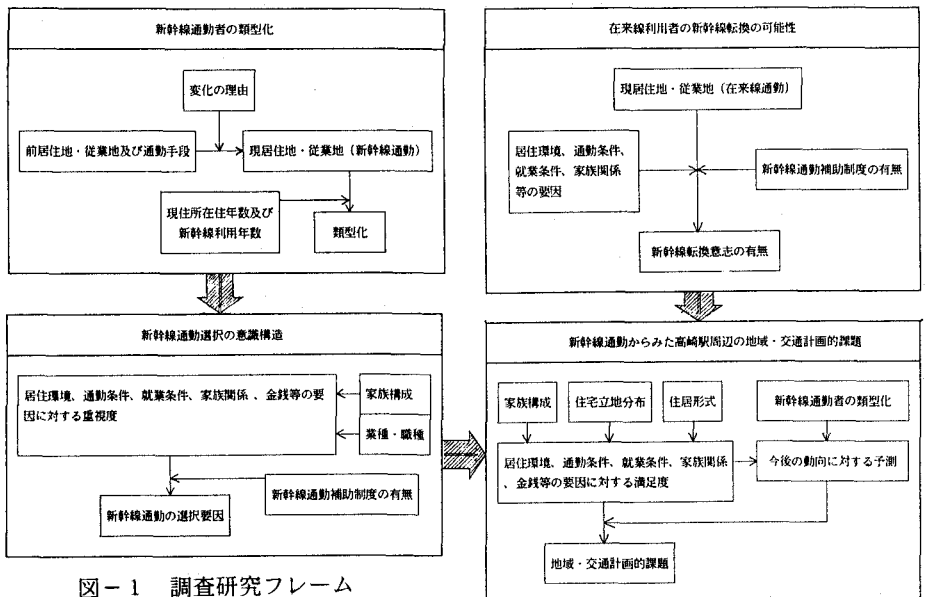


図-1 調査研究フレーム

在来線通勤者については持ち家取得が相対的に多くなっていることがわかる。

次に新幹線通勤者のタイプ別の新幹線通勤補助制度導入年を見たのが図-2であるが、過去2～3年以内に補助制度を導入した企業が多く今後補助制度の企業への浸透が進めば新幹線通勤者はさらに増加することが考えられる。

一方、在来線による大宮以南への通勤者について、新幹線通勤への転換意志の有無と、勤務先企業の新幹線通勤補助制度の有無との関係を見たのが図-3である。これより、企業に補助制度がないために新幹線通勤に踏み切れないということがある。つまり、新幹線と同区間の在来線通勤者の中には新幹線通勤希望者が潜在しており、これらの人々の勤務する企業に補助制度が導入されれば、今後も新幹線通勤者は増加すると言える。

最後に高崎駅への代表端末交通手段についてみたものが図-4である。新幹線通勤者の鉄道を除けばいずれも自動車（送迎+運転）によるアクセスが多く、とりわけ新幹線の場合には自動車突出している。このことから高崎駅においては、駅周辺の駐車場および送迎スペースの整備といった大都市圏郊外駅と類似した計画課題を有するといえる。

4. まとめ

以上の分析より明らかになったことををまとめてみる。

- (1) 新幹線通勤者は8つの代表的なタイプに分類でき、利用者の動機や意図が明らかになった。
- (2) 在来線通勤者に対する分析より、補助制度を導入する企業が増加すれば新幹線通勤者は今後さらに増加すると言える。
- (3) 代表端末交通手段に自動車が多いことから駅周辺の駐車場の整備等が必要と考えられる。

<参考文献>

- 1) 運輸省（1989）：平成元年度版運輸白書、P33～P43、大蔵省印刷局
- 2) 秋山勝弘、園田裕彦（1990）：導入進む新幹線通勤補助制度の実態をみる、（財）労務行政研究所

表-1 調査の実施概要

	上越新幹線調査	高崎線調査
調査日	平成2年12月18日（火）	
調査場所	JR高崎駅新幹線改札口	JR高崎駅構内中央コンコース
調査対象	高崎発6:32AM～8:40AM迄の利用者	高崎発5:58AM～7:30AM迄の利用者
調査方法	アソート用紙と利用者に配布、郵送による回収	
配布数	844通	499通
回収数	433通	160通
有効回収数	427通	140通
有効回収率	50.6%	28.1%
推定母数	約1000人	約200人（大宮以南）

表-2 新幹線通勤者および在来線通勤者の類型化

現在の通勤形態開始の際の状態		同開始理由	件数
群馬県内に在住	従来より首都圏に勤務	他線間からの転換	16% (54人)
	首都圏に勤務を開始	単身赴任回避	45% (155人)
群馬県内にへ転居	群馬県への帰還行動	単身赴任解除	4% (18人)
		実家へのリターン	8% (28人)
		家族連れ持家帰還	0% (0人)
		持家取得	16% (54人)
	群馬県への転入行動	結婚	20% (8人)
		結婚	1% (4人)
		持家外転入	0% (0人)
		持家外転入	2% (7人)

* 数値は上段の値が新幹線通勤者の、下段の値が在来線通勤者のものを示す

在来線通勤者の大半は転換の意志はあるものの、

企業に補助制度がないために新幹線通勤に踏み切れないということがわかる。つまり、新幹線と同区間の在

