

IV-380

首都圏外縁部における新幹線通勤行動特性とその選択動機

群馬大学 フェロー 青島縮次郎

JR東日本 正会員 〇鈴木 敏弘

群馬大学 正会員 川島 俊美

埼玉県 栗原 龍一

JR東日本 正会員 川崎 徹

1. はじめに

平成元年頃より地方中核都市から首都圏への新幹線通勤者が増加している。筆者らは平成4年までの研究において、100km圏の高崎、宇都宮といった地方都市からの新幹線通勤者の調査を通じて、その実態を分析している。

今回は視点を換え、在来線通勤圏域と重複する地域を含めた同一路線上の各駅の新幹線通勤行動について比較するため、上越新幹線の3駅(熊谷(60km圏)、高崎(100km圏)、上毛高原(150km圏)からの通勤者を調査し、その特性と選択動機について分析を行ったので報告する。

2. 調査概要

調査の実施概要を表-1に示す。回収率(=回収数/配布数)はおよそ30%であった。上毛高原駅に関しては通勤者総数が少なかったため、今回は割愛する。

3. 新幹線通勤者の行動特性

まず、新幹線通勤行動を把握するため、新幹線通勤の利用乗車券種(図-1)と定期券非

表-1 調査概要

調査対象駅	熊谷駅	高崎駅
調査日	平成9年9月25日(木)	
調査場所	各駅新幹線改札内側	
調査対象	熊谷発 AM6:41～9:04迄の10本	高崎発 AM6:26～8:47迄の11本
調査方法	調査票を利用者に配布、郵送による回収	
配布数	2087通	2245通
回収数	652通	646通
回収率	31.3%	29.1%

乗車券

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

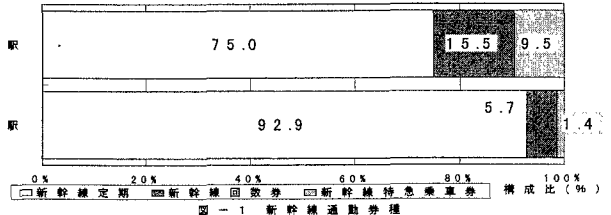
高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅



乗車券

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

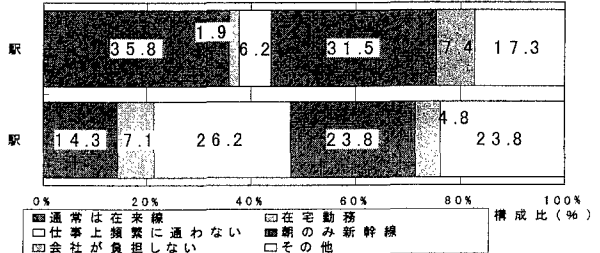
高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅



乗車券

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

上毛高原駅

熊谷駅

高崎駅

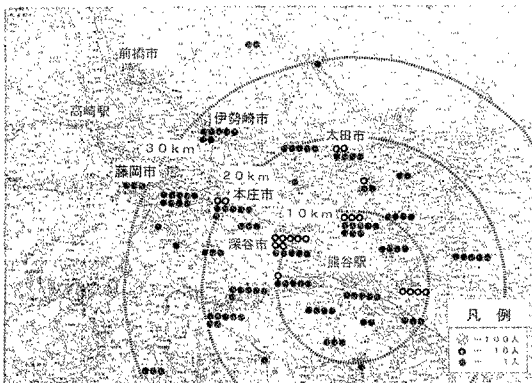
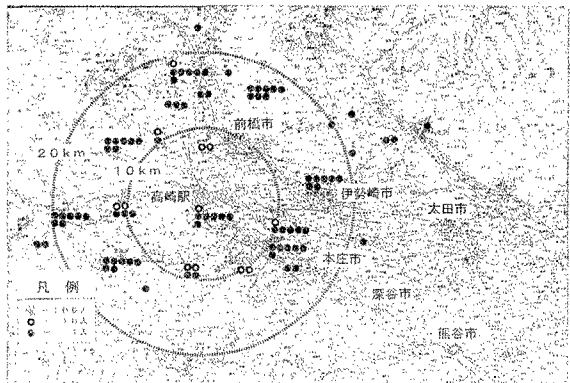


図-3 熊谷及び高崎駅圏



キーワード：新幹線通勤、選択動機、駅勢圏

連絡先：群馬県高崎市栄町6-26 JR東日本上信越工事事務所 TEL027-324-9362 FAX027-324-9367

利用の理由(図-2)について見た。その結果、高崎駅からの通勤者に比べ、熊谷駅からの通勤者には回数券や特急乗車券利用者が多い。この人々についてその理由を見ると、図-2に示すように、「通常は在来線通勤」や「朝のみ新幹線通勤」といった「部分使用」が合計 67%を占めており、在来線通勤者と新幹線通勤者とが混在していることを示している。

次に駅勢圏とアクセス手段・時間について見ることにする。図-3を見ると高崎の駅勢圏がほぼ 20Km であるのに対し、熊谷は 30km と高崎線熊谷駅以北を中心に広く分布していることがわかる。これは熊谷が高崎に比べ東京に近く(60km 圏)吸引力が強いことによると考えられる。また、アクセス手段および時間(図-4、5)を見ると、両駅ともに駅から 60 分以内の地域に居住している点は一致しているが、高崎の場合は自動車(K&R、P&R)が多いのに対し、熊谷の場合は P&R が少なく遠距離ほど在来線が突出している点が特徴的である。これは、熊谷では在来線が駅勢圏の拡大に寄与していることと両駅周辺駐車場の整備状況が新幹線通勤行動に影響があることを示唆するものと考えられる。

4. 新幹線通勤の選択動機

図-6は、乗車駅別に勤務先企業の新幹線通勤補助制度の有無とその影響について見たものである。これによるといずれの駅の場合も「補助制度があり、自分がその適用対象である」と回答している者が70%弱を占めており、その90%近くが「影響あり」と答えている。乗車駅に関わりなく、新幹線通勤補助制度が新幹線通勤に与える影響が大きいことがわかる。一方フレックスタイム制度についても同様に調査したところ、高崎の方が影響が若干大きい、いずれも「影響有り」が全体の10%弱であることが分かった。

5. ま と め

- (1) 熊谷駅の場合、都心への在来線通勤圏域と新幹線通勤圏域の中間領域的な傾向を示している。
- (2) 熊谷は高崎より駅勢圏が広く求心力が大きいと考えられる。
- (3) 在来線は駅勢圏拡大に寄与し、駅周辺駐車場の整備状況は新幹線通勤行動を左右する可能性がある。
- (4) 新幹線通勤補助制度は、新幹線通勤行動への影響が大きい。

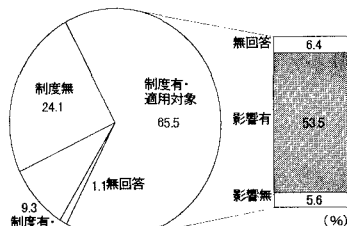
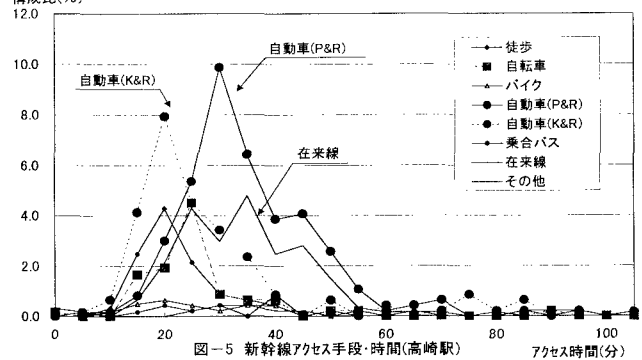
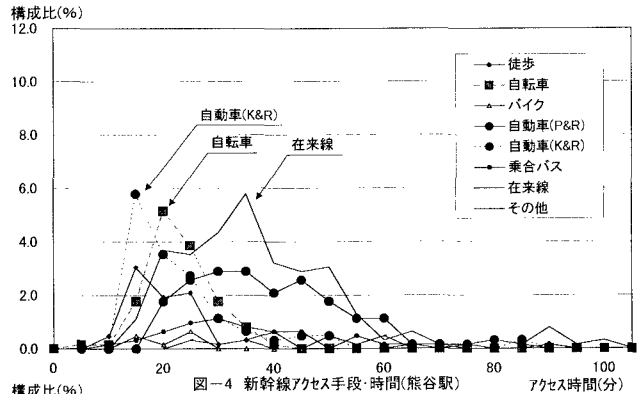


図-6-1 熊谷駅からの新幹線通勤者
新幹線通勤補助制度の有無とその影響

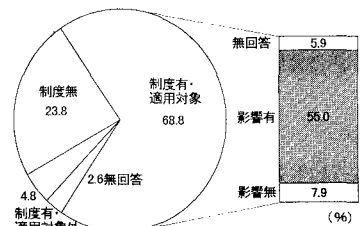


図-6-2 高崎駅からの新幹線通勤者
新幹線通勤補助制度の有無とその影響

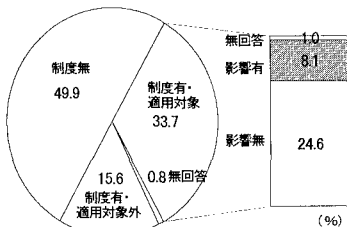


図-6-3 熊谷駅からの新幹線通勤者
フレックスタイム制度の有無とその影響

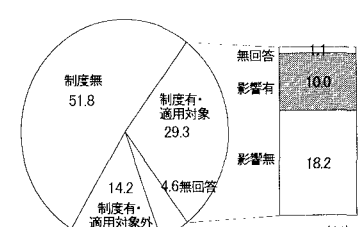


図-6-4 高崎駅からの新幹線通勤者
フレックスタイム制度の有無とその影響