

IV-124

通勤時における駅選択に関する一考察

(株)オリエンタルコンサルタンツ 正会員 志田山智弘

(株)オリエンタルコンサルタンツ 正会員 高倉秀樹

(株)オリエンタルコンサルタンツ 正会員 吉田圭一郎

(株)オリエンタルコンサルタンツ 正会員 千葉俊彦

1. はじめに

一般に、鉄道を利用する際の乗車駅は、必ずしも最寄りに存在する駅とは言えない。隣接する駅や離れて位置する幹線的な鉄道が停車する駅からの乗車等、様々な利用形態がある。その理由としては、その地域の概況や利用者の目的地と路線の関係、鉄道の運行サービス状況、利用者の個人的な理由等の様々な選択要因があるものと考えられる。

そこで本研究は、駅選択行動に関する事例を紹介するとともに、鉄道利用時における乗車駅に関して船橋市が行った調査結果をもとに、最寄り駅を利用しない回答者に着目し、それら利用者の利用鉄道駅について考察する。

2. 本研究で用いるデータおよび分析条件

(1) 分析対象

本研究の対象地域は、千葉県船橋市である。同市においては、比較的広範な地域に対して鉄道路線が密に整備されている反面、市中央部の住居地区や北部の地区において鉄道サービスレベルの低い地区がある。(図-1 参照)

(2) 使用データ

本研究に用いるデータは船橋市が市内の住民に対して平成10年に実施した船橋市内の鉄道・バス路線をはじめとした公共交通の利用実態に関する調査結果を用いることとした。本アンケートは、市内の市立小学校(55校)の4年生の全生徒の世帯における高校生以上の住民を対象に実施したものである。回収状況は、市立小学校の小学4年生の全生徒4,742人の世帯に対して調査票2枚を配付し、7,049票(回収率74.3%)であった。

(3) 分析条件

本研究の分析条件においては、鉄道を利用する通勤者のみを対象とした。また、通勤者は、全て会社負担の定期券を所有しているものと仮定し、料金抵抗については考慮しないこととした。

さらに、通勤者の利用駅の分析を進める上で、船橋市内を142のゾーンに細分割し、ゾーン単位で最寄り駅と実際の利用駅の駅選択に関する分析を行った。

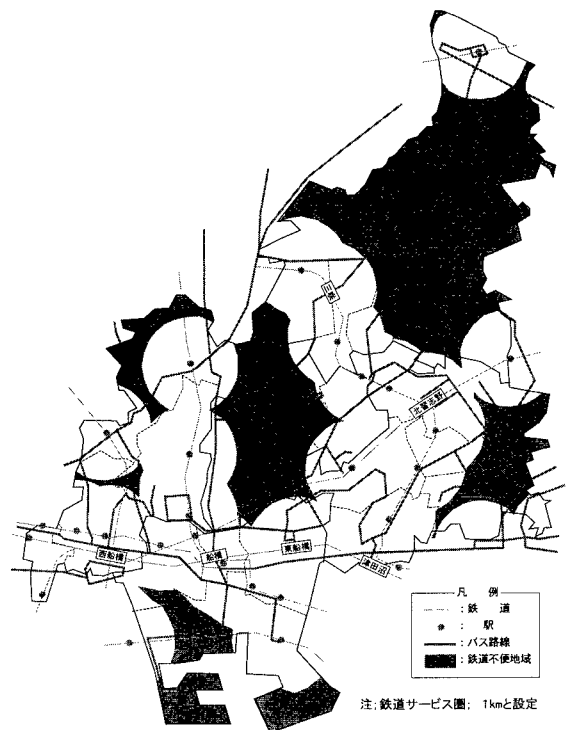


図-1 鉄道不便地区の状況

キーワード: 駅選択、交通機関分担

連絡先 : 〒213-0011 神奈川県川崎市高津区久本 3-5-7 TEL ; 044-812-8208, FAX ; 044-812-8209

3. 駅選択行動に関する分析

(1) 最寄駅非利用者の状況

図-2は、市内の各ゾーンにおける最寄駅および通勤者の実際の利用駅とゾーン間の距離の計測結果をもとに、ゾーン別の最寄駅を利用しない通勤者（以下、最寄駅非利用者と称す）の状況を示したものである。特徴的な事項を挙げると、自ゾーン内あるいは隣接ゾーンの近接した位置に駅が存在する場合、最寄駅を利用する割合が高い傾向が見られる。一方、最寄駅から離れて位置するゾーンにおいては、バス等を利用して直接、船橋駅等の主要駅へアクセスするため、最寄駅非利用者の割合は高くなる傾向が見られる。

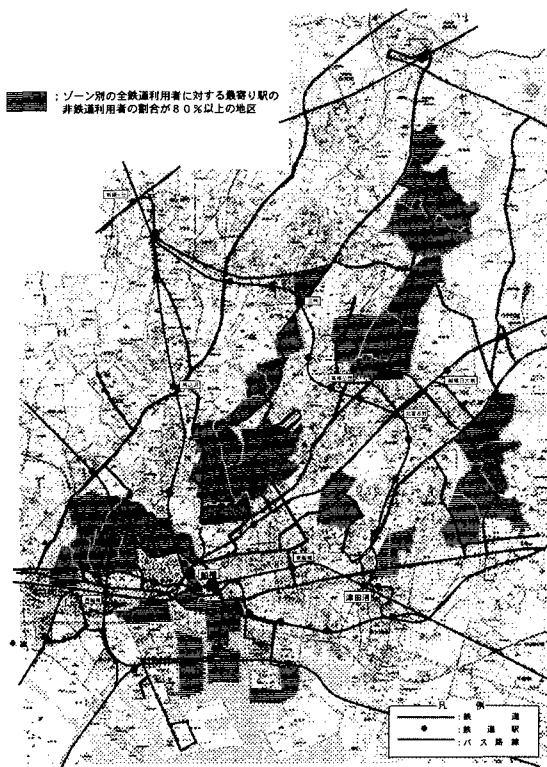


図-2 最寄駅非利用者の状況。

(2) 鉄道不便地区と最寄駅非利用者の関係

① 交通手段に関する分析

図-1に示した鉄道不便地区のうち市中央部の住居地区に位置する夏見地区を対象に検討を行った（図-4参照）。同図に示すように、7割以上の回答者がバス利用を行っている。

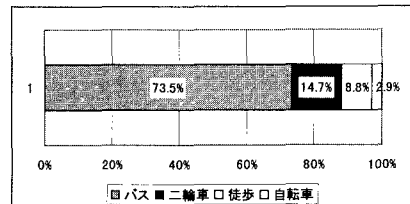


図-4 最寄駅非利用者の端末交通手段の分析

② 最寄駅利用時との所要時間の比較

表-1は、①のデータに関する最寄駅利用時の所要時間の比較を行ったものである。特徴は、バス利用者の所要時間が最寄りの鉄道を利用した場合が3分程多く時間を要している。必ずしも最短所要時間の経路を利用していない。すなわち、定時性が低いバス路線を多くの通勤者が利用しておりバスの重要性を認めている。

表-1 最寄駅利用時との所要時間状況

	船橋駅までの 平均所要時間
最寄駅非利用者 バス利用	19.6分
最寄駅利用者 自転車⇒鉄道利用	16.5分

注；夏見地区から船橋駅までの実際の所要時間について比較したものである。

5. おわりに

今回は、通勤時における利用駅の調査結果をもとに、駅選択の状況および最寄駅非利用者の端末交通手段の状況の一考察を行った。しかし、現段階では、通勤者の利用駅の選択理由や実際の最寄駅利用時との所要時間の比較等が把握できていない。

今後、それら事項について、定量的な分析を行い、通勤時の鉄道利用時の駅選択に関するより具体的な駅選択理由について分析を進める必要がある。最後に、ご指導とご協力を賜りました船橋市総合交通計画課に対し深く感謝致します。