

IV-129

沿線住民意識調査に基づくふるさと銀河線の交通需要特性の評価に関する研究

北海道大学大学院 学生員 佐々本明弘
北海道大学大学院 正会員 高野 伸栄
北海道大学大学院 正会員 加賀屋誠一

1. はじめに

ふるさと銀河線は開業してから10年がたとうとしている。全国の第三セクター鉄道の多くが業績不振に苦しんでいるが、とりわけふるさと銀河線はその傾向が強い。10年の間に沿線人口は減少し、自動車保有数は年々増加していくなどふるさと銀河線を取り巻く環境は悪化の一途をたどっている。そのような状況の中、ふるさと銀河線の乗客は減少して行く一方であり、このままにしておくと経営が破綻してしまうおそれがある。

本研究では、ふるさと銀河線およびその沿線の現状を把握する為、OD調査・利用者アンケート調査・沿線住民アンケート調査の3つの調査を行ない、ふるさと銀河線の改善策の提言を行なうものとする。

2. ふるさと銀河線の概況

ふるさと銀河線は1989年に開業し、北見市・訓子府町・置戸町・陸別町・足寄町・本別町・池田町の1市6町を結ぶ、駅数は33駅、総延長140kmの路線であり、全国の特定地方交通線の中で最も長いという特徴がある。

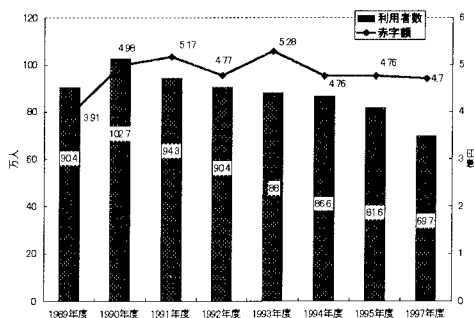


図2-1 ふるさと銀河線の利用者数と赤字額の推移

もともと赤字路線だったため経常損益ベースでかなりの額の赤字が予想された。この赤字幅を経営努力によってできるだけ縮小しようとしているが、開業当初には年間102万7千人いたふるさと銀河線の乗客が、

平成9年度には68万7千人にまで減少したり、低金利による経営安定基金運用益減少のため、赤字額を減少させるどころではなく、やがて経営が破綻してしまうおそれがある。

3. 調査体系

本研究ではOD調査・利用者アンケート・沿線住民アンケートの3つの調査を行なった。

OD調査は平成10年7月5日(日)、6日(月)の2日間、ふるさと銀河線の乗客全員に対して、調査用紙を乗車時に配布、降車時に回収し、乗車駅・降車駅・乗車目的を調べた。回収数は5日881票、6日1488票であった。

利用者アンケートはOD調査と同時にを行い、1人に対し1度だけの調査を行った。回収数は2日間合計で1274票であった。質問内容は利用者の個人属性のほか利用実態や要望についてたずねた。

沿線住民アンケート調査は平成10年8月に行ない、ふるさと銀河線の沿線1市6町の住民3,000人に調査用紙を配布し、そのうち1,250人から回答があった。質問内容は個人属性の他、希望改善策、ふるさと銀河線の役割、外出目的毎に外出先・利用交通手段・頻度・所要時間をたずねた。

4. 交通需要特性

沿線住民の利用交通手段は自家用車が多く、全体の80%近くを占めた。ふるさと銀河線の利用は6.7%にとどまった。

駅の利用は8割が町の中核駅であった。逆に1日に利用者が2日間とも3人以下という駅が8駅あった。

乗車目的は休日では「買物」「私用」が多く、平日は「通学」「通院」が70%を占めた。「通勤」「業務」は平日で5%前後と少なかった。

キーワード：第三セクター鉄道、ふるさと銀河線、意識調査

連絡先：〒060-8628 札幌市北区北13条西8丁目 Tel：011-706-6212 Fax：011-726-2296

表1 目的毎の乗客数

	平日		休日	
	乗客数	構成比	乗客数	構成比
通学	884	59.4%	134	15.2%
通勤	80	5.4%	46	5.2%
通院	200	13.4%	23	2.6%
買物	36	2.4%	146	16.6%
業務	63	4.2%	16	1.8%
私用	139	9.3%	300	34.1%
旅行	36	2.4%	65	7.4%
その他	50	3.4%	151	17.1%
総計	1,488	100.0%	881	100.0%

全区間通しての利用は少なく、「北見～置戸」・「陸別～池田」の各ブロック内での利用が多かった。ここで前者を「北見ブロック」、後者を「池田ブロック」と呼ぶことにする。中でも利用者は「北見ブロック」特に「北見～訓子府」間での利用が多かった。

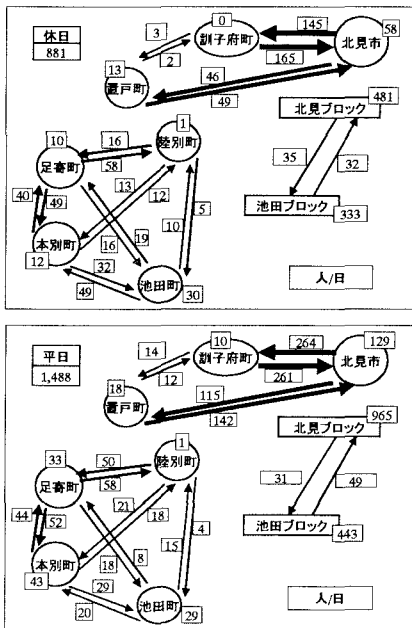


図2 O-D図

利用者の年齢構成は、10代が50%以上を占める。60代以上の人とあわせると75%以上にのぼる。運転免許の保有状況もあわせて見ると、いわゆる交通弱者とよばれる人達の利用が大多数を占めることがわかった。

利用者の半数以上が駅から2km以内に住んでいるが、5km以上離れたところに住んでいる人も15%程度いた。駅までの交通手段は徒歩や自転車が多いが自家用車による送迎も18%あった。

ふるさと銀河線の乗車理由としては「時間が正確」・「駅に近い」・「運賃が安い」・「所要時間が短い」・「安全性が高い」などがあげられていた。

その他今後希望する改善策としては、「増便」・「スピードアップ」・「車両の増結」などがあげられていた。

表2 希望改善策

昼間の運行本数を増やす	13.4%
車両の両数を増やす	11.3%
列車のスピードアップ・快速運行	10.7%
ピーク時の運行本数を増やす	10.5%
運賃の見直し	9.6%
JRとの接続の改善	7.5%
常広～北見間の直通快速の増発	6.6%
割引切符の販売	6.0%
終発時間を遅らせる	5.2%
新型車両の導入	4.6%

5. 地域における役割とそれに向けた対策

ふるさと銀河線の地域における役割は図3のようになった。実際の利用状況からもわかるように通勤・通学者や高齢者の足として認識されていた。

今後は、現在利用している人達の要望にこたえていかなければならないが、また、現在ふるさと銀河線を利用していない人達の利用促進が重要である。

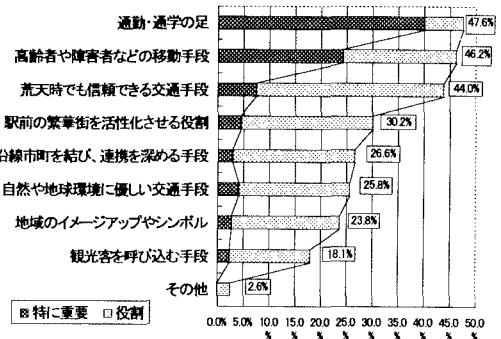


図3 ふるさと銀河線の役割

以上の交通特性をふまえた今後の対策としては

- ・利用者の少ない駅の通過(快速便の増発)。
- ・平日と休日とに分けた適切なダイヤの作成。
- ・「北見ブロック」「池田ブロック」のブロック内運転を中心にしたダイヤの作成。
- ・ピーク時間の増便。
- ・運賃体系の見直し。
- ・JR・バスなど他の交通機関との接続の改善。
- ・特急列車の運行。
- ・イベント列車の運行。

などがあげられる。現在、ダイヤの改正における効果の検討を行なっているが、今後は他の案についても効果の検討を行なう必要がある。