

名古屋圏への新幹線通勤の実状と将来動向

名古屋工業大学 学生員 ○梅川 知幸

名古屋工業大学 正 員 和田かおる

名古屋工業大学 正 員 山本 幸司

1. はじめに

バブル景気による大都市中心部の地価高騰により通勤圏の拡大化にさらに拍車がかかった結果、首都圏を中心に時間短縮が期待できる新幹線定期券が注目を浴び、また近年、雇用側が新幹線定期へも通勤手当支給を拡大しつつあるため、利用者数が急増している。その結果、全国の新幹線通勤利用者数は、平成5年現在で約26,000人に達している。

新幹線定期券利用者の増加現象は名古屋圏でも見られる。そこで本研究では名古屋を目的地とする新幹線定期券利用者の現状分析を目的とし、定期券利用者数の経年変化を調査・分析し、同時に列車の利用状況調査を実施し、名古屋圏への新幹線通勤・通学の現状を分析する。また、定期券利用者にアンケート調査を実施することで個人属性・志向の分析を行なう。最後にこれらの調査・分析結果をふまえ、今後の新幹線通勤・通学の動向を検討する。

2. 名古屋圏での新幹線定期券利用者数の推移

図-1は、昭和62年～平成5年における名古屋駅を利用する新幹線定期券乗降客数の変化を示したものである。この図から名古屋圏においても新幹線定期券利用者は毎年増加しており、現在では約1200人を超している。そこで実際に名古屋を目的地とする定期券利用者数ならびに利用時間帯を把握するため、名古屋駅の新幹線関連改札14ヶ所に調査員を1名ずつ配置し、7:00～9:30における定期券利用者の実態調査を実施した。調査結果の一部として、調査時間帯30分ごとの利用者数ならびに過去2年間の経年変化を表-1に示す。表より、今年の定期券利用者数を平成5年と比較すると、1.1倍増加しており、依然として増加傾向にある。しかし、昨年が1.2倍であることから増加率は確実に鈍化していることが明らかとなった。また、利用者の時間帯は、8:00からの30分に全体の約43%と一番集中していることに変化がないが、ピーク率にも鈍化傾向が見受けられた。

3. 名古屋圏における新幹線の供給体制

新幹線定期券利用者は増加しているが、列車供給体制がそれらを受け入れられる状況下にあるかどうかを把握するため、7:00～9:30に名古屋駅に到着するこだま全列車と岐阜羽島に停車するひかりを対象とし、乗車率調査を実施した。表-2・3は乗車率調査の一部として、自由席乗車率の推移をまとめたものである。三河安城方面からは、8時台の列車における乗車率増が目立ち、中には90%に達する列車もあるため、今後も乗車率が増加すれば自由席数の拡大や列車増発の必要性が生じるであろう。一方、岐阜羽島方面からは利用可能列車本数が減り、どの列車も乗車

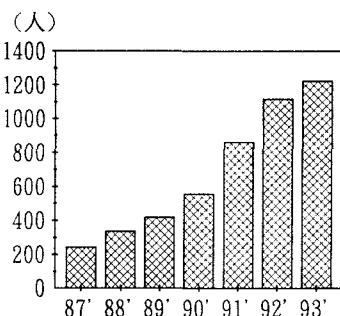


図-1 名古屋駅の新幹線定期券乗降客数

表-1 時間帯別定期券利用者数

	平成4	平成5	平成6
7:00～7:30	3 1	4 2	5 5
7:30～8:00	5 1	6 5	6 7
8:00～8:30	3 6 2	2 8 0	3 3 8
8:30～9:00	7 3	2 3 7	2 4 0
9:00～9:30	5 5	6 7	8 0
合 計	5 7 2	6 9 1	7 8 0

表-2 時間帯別の乗車率
三河安城→名古屋(こだま)

	平成4年	平成5年
7時台	50,5(1)	34,7(1)
8時台	65,6(2)	78,8(2)
9時台	48,5(1)	47,8(2)

() は本数

率が上昇している。さらに、平成5年3月のダイヤ改正以来、7～8時台の列車はすべてひかりとなったため、定期券利用者にとっては不便になったと言わざるを得ない。これらのことから、名古屋圏においては新幹線定期券利用者を受け入れる十分な列車供給体制にはなっていないと考えられる。

4. 新幹線定期券利用者の実態

先述した2つの調査とは別に、新幹線定期券利用者の個人属性や個人志向などを知るために利用者に調査票を直接配布し、郵送で回収という方法でアンケート調査を実施した。平成5年12月10日（金）に利用者205人に配布し、126人のサンプルが得られ、回収率は約60％と比較的高いものとなった。表-4にクロス集計結果の一部を示す。新幹線乗車駅と新幹線定期券使用年数の結果からも、この2～3年の間に新幹線定期を使い始めた人が約90％を占めており、ここ数年間定期券利用者が急増していることが裏付けられる。また、新大阪や静岡といった遠距離からの利用者はすべて使用年数が3年未満であり、

平成元年の法改正による通勤手当の

課税対象額アップが影響しているものと思われる。また、乗車駅と支給割合の結果からは、岐阜羽島や米原といった比較的近距离からの利用者には全額支給という人が0であり、逆に遠距離からの利用者は一部の人を除きほぼ全額支給となっている。また最近急増している豊橋からの利用者也75％の人が全額支給となっている。これらを総合すると、新幹線通勤をするか否かには支給割合がかなり大きな要因を占めているものと思われる。

5. 終わりに

名古屋を目的地とする新幹線定期券利用者は依然増加しているものの、増加率はかなり鈍化しており、このままでは急激な増加は期待できないと思われる。しかし、中にはすでに

自由席乗車率100％の列車も存在し、しかもダイヤ改正で列車本数が減少するなど、名古屋圏においては通勤・通学時間帯における列車供給体制が不十分と言わざるを得ない。一方アンケート調査によると、新幹線定期を利用している年数は3年以内という人がほとんどであり、支給割合もかなり高いことから、今後さらに雇用側で新幹線通勤が認められれば、利用者はある程度増加していくであろう。

なお、本研究の調査・分析にあたり協力を得たJR東海関係各位ならびに中部運輸局関係各位に感謝の意を表する。

【参考文献】梅川・和田・山本：名古屋圏における新幹線通勤・通学の増加可能性に関する研究，土木学会第49回年次学術講演会講演概要集，第4部，P944～945，1994

表-3 時間帯別の乗車率

岐阜羽島→名古屋（ひかり）

	平成4年	平成5年
7時台	124,8(1)	131,3(1)
8時台	82,2(1)	118,4(2)
9時台	48,5(1)	—

(こだま)

	平成4年	平成5年
7時台	—	—
8時台	31,0(2)	—
9時台	35,0(1)	49,0(1)

() は本数

表-4 クロス集計結果

X \ Y	新大阪	京 都	米 原	羽 島	豊 橋	浜 松	掛 川	静 岡	計
0～1	4	6	3	1	6	12	2	3	37
1～2	1	2	3	4	11	5	3	4	33
2～3	2	4	1	1	12	6	2	2	30
3～4	0	0	1	1	0	1	0	0	3
4～5	0	0	0	0	0	2	0	0	2
5～	0	0	1	2	4	3	0	0	10
無回答	0	1	0	1	7	1	0	1	11
計	7	13	9	10	40	30	7	10	126

X：新幹線定期券使用年数 Y：新幹線乗車駅

X \ Y	新大阪	京 都	米 原	羽 島	豊 橋	浜 松	掛 川	静 岡	計
～40	0	2	0	2	1	0	0	0	5
～50	0	0	0	3	0	3	0	0	6
～60	0	0	1	0	1	3	0	0	5
～70	0	0	0	0	0	1	1	0	2
～80	0	0	2	1	0	0	0	0	3
～90	0	1	0	1	0	1	0	1	4
～99	0	2	2	2	4	2	0	0	12
100	6	6	0	0	30	11	6	6	65

X：支給割合 Y：新幹線乗車駅