

信州大学工学部 正会員 奥谷巖
信州大学工学部 ○水谷好伸

1、はじめに

わが国の地方における鉄道輸送は、モータリゼーションの進行に伴って困難な状況に直面しており、今後とも停滞ないしは低落傾向を迎えることが懸念されている。しかしながら、環境問題やエネルギー問題などが浮き彫りにされてくるのと同時に、鉄道輸送の存在が再認識され始めているのも事実である。

鉄道再生において最も大切な事は、長期的見通しの下での地域づくりという観点から、むしろ望ましい交通体系を設定して、その達成に向けた手筈を整えてゆくことである。

しかし、いかなる戦略が消費者に対して力ある訴えをするかについては、事前に十分な情報を収集し、真に効果的な施策を選択・実施してゆくという慎重な姿勢が求められる。

以上のような観点から、本研究では、消費者に具体的な鉄道利用促進に対する選好度を調査し、アンケートの分析、結果の比較を行った。

2、アンケートの概要

本研究では平成13年7月から10月にかけて、長野県の代表的な地方鉄道である「しなの鉄道」の沿線市町村役所の職員を対象に実施したアンケート調査のデータを用いる。本来アンケート調査は無作為抽出で行うべきであるが、無作為抽出によるアンケート調査の有効回答率が一般に3割から5割と低く、多大な費用を必要とするため、この方法を取らなかった。また市町村役所の職員を対象としたのは、比較的年齢層や男女の比率に偏りが少なく、一般に職員数とその地域の人口に比例して多くなっており、無作為抽出に近いデータが効率よく集められると考えたからである。

アンケートの内容であるが、まず年齢、通勤手段などについて答えてもらった。次に以下で述べている鉄道利用促進策が施された時の選好度をそれぞれ5段階で評価してもらい、促進策のなかで最善と思われるものを3つ選んでもらった。最後に促進策が施さ

れた場合に鉄道を利用するか否かについて答えてもらった。

具体的な鉄道利用促進策は以下の表1に示す。促進策1, 2, 6~8などはおもに通勤・通学での利用客に対しての促進策であり、促進策20, 21などは日常レジャーや買い物での利用客に対する促進策である。また26~36は非日常レジャーでの利用客に対しての促進策である。

表 1: 鉄道利用促進策

1	15分間隔のダイヤ
2	他交通機関との乗り継ぎを考えたダイヤ
3	午後11時～午前1時にも利用可能なダイヤ
4	端末交通用自転車レンタル（格安）
5	端末交通用小型自動車レンタル（格安）
6	パークアンドライド用駐車場
7	パークアンドライド用駐輪場
8	プラットフォームに連続した駐車場
9	プラットフォームに連続した駐輪場
10	バスとの共通定期券
11	バスとの共通切符
12	他社との共通乗車券・定期券
13	バスとの共通乗車カード
14	他社との共通乗車カード
15	プリペイドカード
16	新車両導入によるスピードアップ
17	新車両導入による快適性向上
18	冷房完備
19	車内改装
20	車内への自転車・バイク持ち込み許可
21	車内へのペット持ち込み許可
22	駅に各種施設（宿泊施設、コンビニエンスストア、行政出先、銀行等）
23	駅のバリアフリー化
24	駅舎のデザインを工夫
25	夜間時に車両を簡易宿泊施設として利用
26	1日フリー乗車券
27	家族共通定期券（昼間時有効）
28	短期有効定期券（期間自由指定、通院定期券等）
29	格安回数券（昼間時有効）
30	小グループ割引切符
31	沿線のツアーと組み合わせた複数日フリー乗車券
32	沿線のホテル・旅館の宿泊と組み合わせた複数日フリー乗車券
33	きのこ、たけのこ等狩り列車、芋煮列車
34	納涼列車企画、ビアガーデン列車
35	初詣列車、地域祭りの臨時列車
36	お座敷列車、カーペット列車
37	携帯電話使用可能車両の導入
38	痴漢防止のために女性専用車両の導入

4、分析結果

現在分析の途中であるが途中結果の一部として、男女別に目的別移動手段を図1・図2に、先に上げた鉄道利用促進策に対する評価の中で特徴的なものをいくつか挙げて図3・図4に示す。3つ選んでもらった最善促進策の中で割合の多かったものを表2に示す。38の促進策に対する評価の期待値は男性が3.27、女性が3.53と全体的には女性のほうが評価の値が高い。また促進策が施された場合に鉄道利用についても通勤、レジャーともに女性のほうが鉄道を利用すると答えた割合が高い。

図1・図2から分かるように通勤において、男性は女性に比べて鉄道の利用率が高くバスの利用率が低い。女性のほうが全体的に高い評価をしているなかで、図3・図4に挙げた促進策1や2のような通勤・通学を対象とした促進策の評価には、男女間にあまり差が無いのはこのためと考えられる。表2の男性の評価で促進策6が4番目に多いが、このことも男性が通勤に鉄道を多く利用している裏付けとなっている。

年に1、2回行くような非日常レジャーにおいて、男性は自動車の利用率が高く、女性は鉄道の利用率が高い。図3・図4で挙げた促進策30や31のような非日常レジャーを対象とした促進策に対する評価で、女性は5をつけた人の割合が男性の約2倍と男性より高い評価をしている要因のひとつと考えられる。また促進策22についても女性は男性よりも高い評価をしているが、この要因のひとつとしても、女性が非日常レジャーの時に鉄道を多く利用しているということが挙げられる。

促進策23については男女間にかなり大きな違いが見られる。このことから男性よりも女性のほうが福祉への関心が高いと思われる。

促進策38については被害者である女性のほうが高い評価をしている。このことは表2で3割の女性が最善促進策に挙げていることから言える。女性が通勤にあまり鉄道を利用しないひとつの要因はこうしたことにあるとも考えられる。

表2: 男女別の最善促進策割合

男 性		女 性	
促 進 策	割 合	促 進 策	割 合
1	0.456	1	0.4
2	0.296	38	0.3
3	0.186	2	0.262
6	0.18	23	0.237

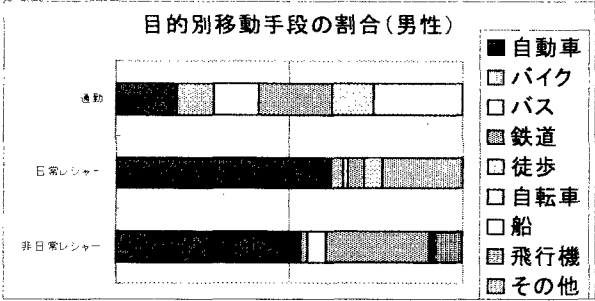


図1: 目的別移動手段の割合 (男性)

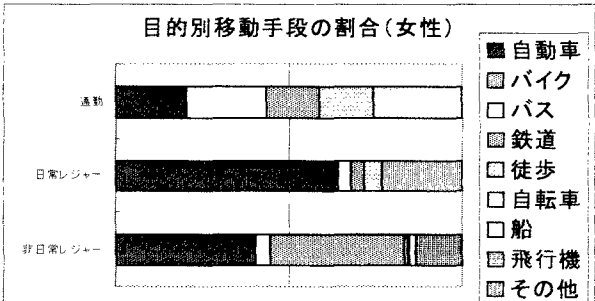


図2: 目的別移動手段の割合 (女性)

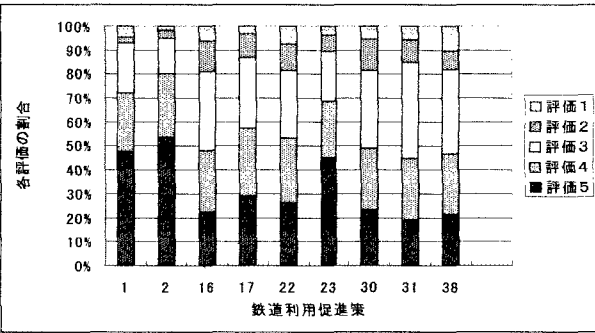


図3: 各鉄道利用促進策への評価割合 (男性)

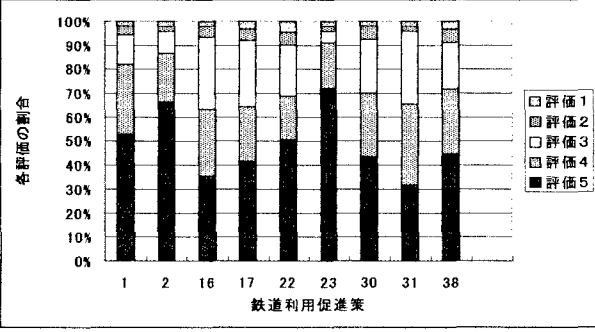


図4: 各鉄道利用促進策への評価割合 (女性)

5、おわりに

本稿では途中結果の一部として男女による評価の違いについて述べたが、その他の分析結果等については講演時に発表したい。