

路線バスの乗車促進策の検討・試行に関する調査研究業務
実績報告書

平成 29 年 3 月

国立大学法人 茨城大学工学部

平成 28 年度受託研究として実施した事業（調査）内容の実績一覧

茨城大学工学部
教授 山田 稔

1. 路線バスの乗車促進策の検討・試行に関する調査業務

- ・ 駅方面のおもに鉄道利用の高校通学生の路線バスの利便性向上を検討する上で基礎資料として、荒川沖駅東口の利用者のアクセス交通手段の実態を調査した。・・・【資料-1】
- ・ 平成 24 年度の高校生・大学生を対象としたアンケート調査の結果について、高校生のみを抽出した再集計を行った。・・・【資料-2】 【参考-1】
- ・ 平成 27 年度の町内中学校在学者を対象とした高校進学後に予定される通学交通に関するアンケート調査の結果について、居住地域別に再集計を行った。・・・【資料-3】 【参考-2】

2. Web ページを用いた情報提供

- ・・・【資料-4】
- ・ デマンド交通の登録者数及び利用状況の月ごとの状況を、Web で提供を行った
- ・ 協議会の協議内容および協議資料について、Web で提供を行った

以上

荒川沖駅東口利用者のアクセス交通手段に関する実態調査報告

1. 交通実態調査の目的

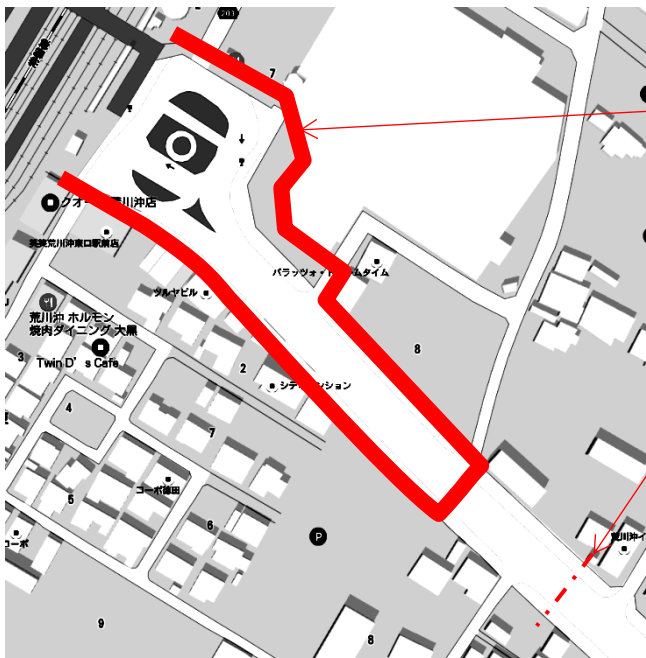
- ・ 阿見町から荒川沖駅を利用する人、特に通勤・通学で利用する人の、駅へのアクセス交通手段として路線バスを充実させることの可能性を検討するための基礎資料とするため、現状の駅利用実態を明らかにします。
- ・ 実態調査では、通勤・通学時間帯での時間帯別のアクセス交通手段の明らかにします。

2. 調査方法

- ・ 代表的な1日についての、観測調査を行う
- ・ 朝は鉄道への乗車、夕方は鉄道からの降車を対象とする
- ・ 駅前のバスやマイカー等の乗降が行われる区間を特定し、そこで発生する車からの降車(朝、駅へ)、または車への乗車(夕、駅から)の利用者数をカウントする
- ・ 設定した区間の外から徒歩で駅方向に移動する歩行者(朝、駅へ)、または駅から離れる方向に移動する歩行者(夕、駅から)の数をカウントする
- ・ マイカーの駐車、あるいは、自転車利用者については、駐車場、駐輪場が離れていることが考えられるため、すべて歩行者の中に含まれていると考えることとした。
- ・ これとは別に参考値として、阿見町方面から自転車駐車場に向かっている(朝)、あるいはその逆方向に進んでいる(夕)と考えられる自転車についても、その数カウントする
- ・ 属性は、通学者(制服等で判断)、非高齢者、高齢者(およそ65歳以上を見た目で判断)とする
- ・ カウントした利用者数は、15分ごとに集計する

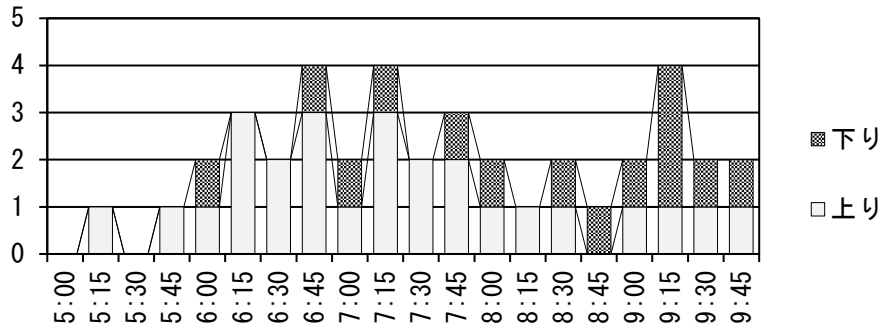
3. 調査の実施

- ・ 調査日・時間：平成29年1月23日(月) 16:00~21:00 および1月24日(火) 6:00~10:00
- ・ 具体的な調査対象エリアは、次図の通りです



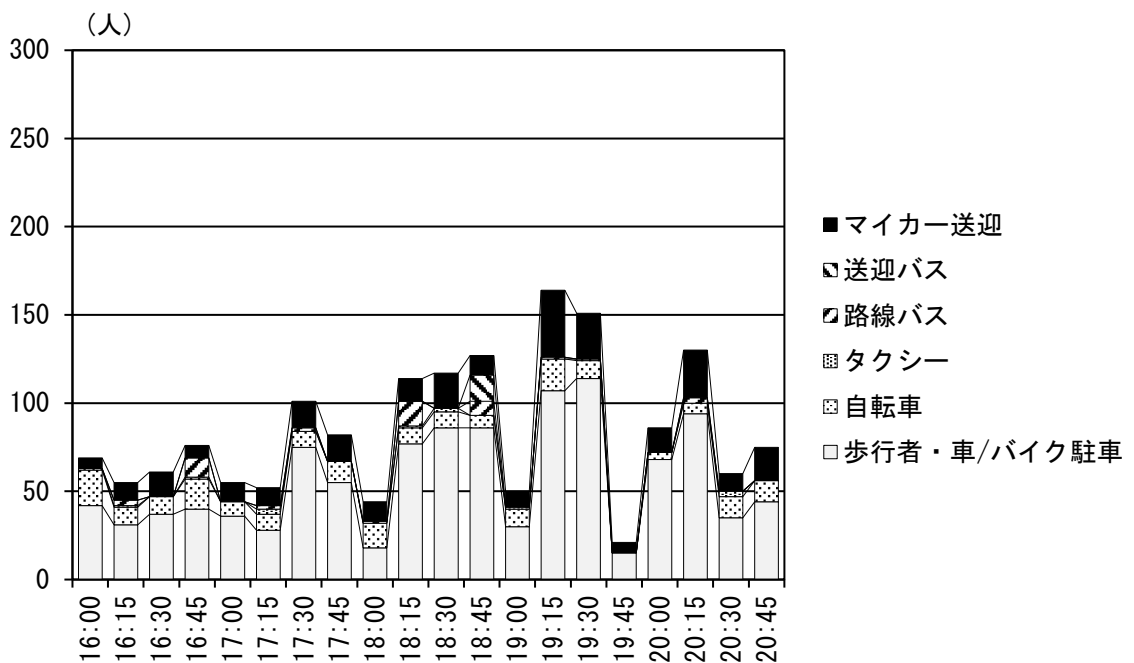
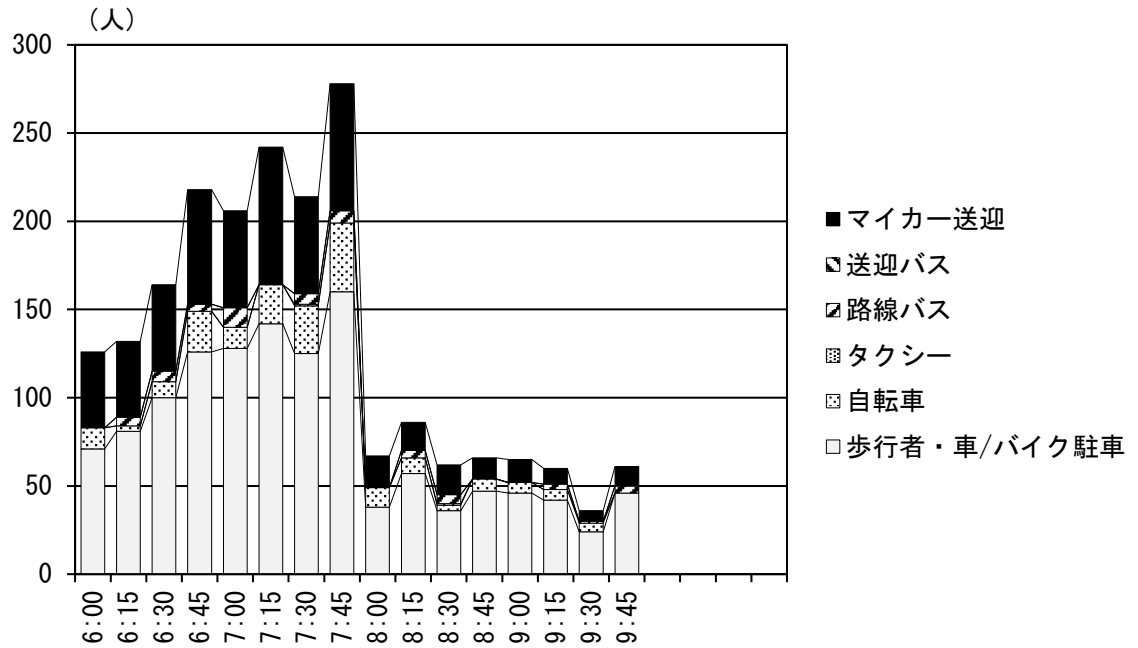
- ・ 域内のバス・マイカー等の乗降をカウント
- ・ 境界を越える歩行者をカウント
- ・ 通過する自転車をカウント

4. 鉄道の便数

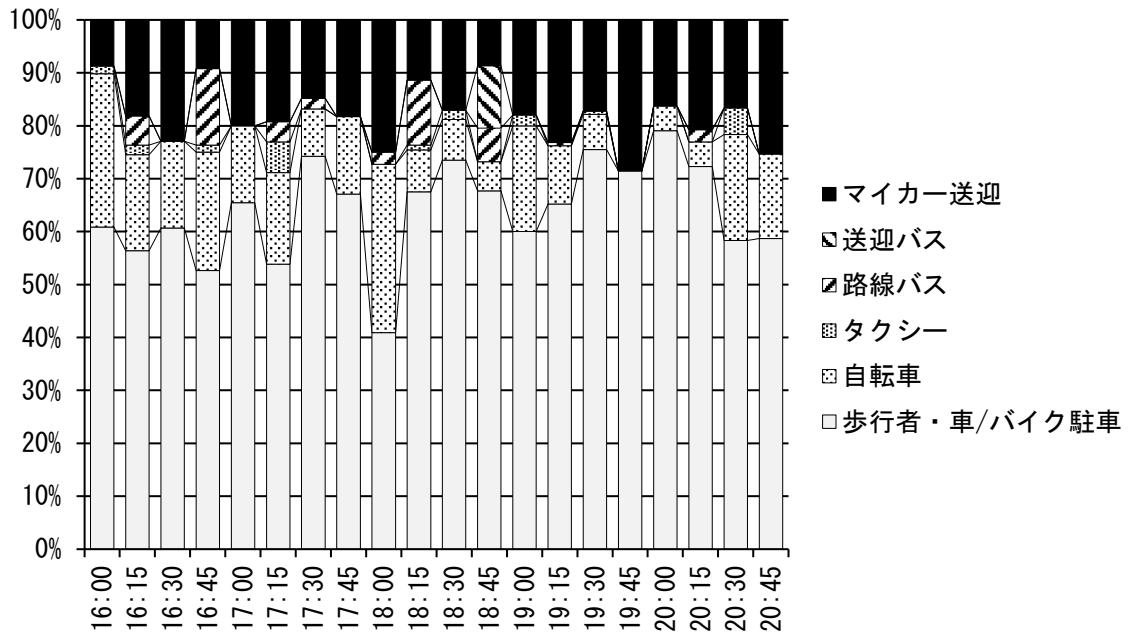
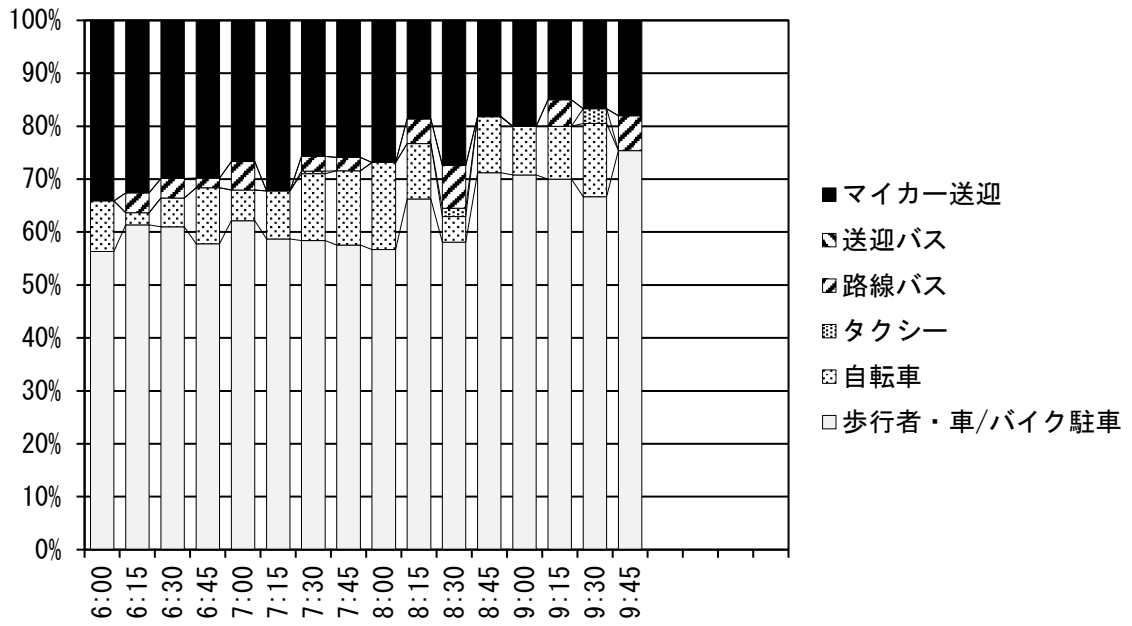


5. 調査結果の概要

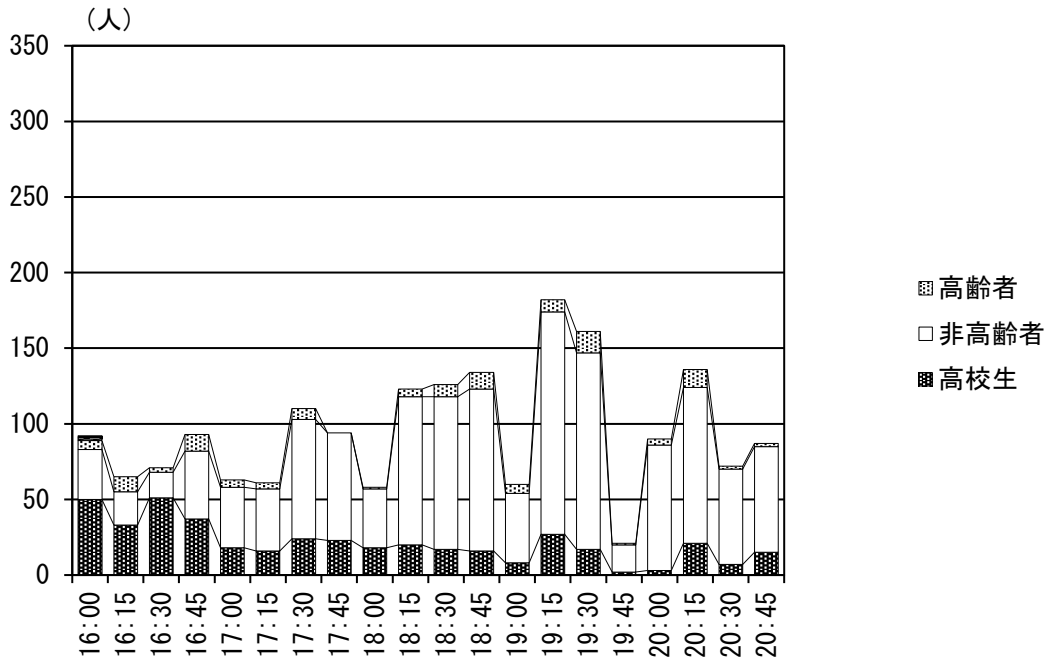
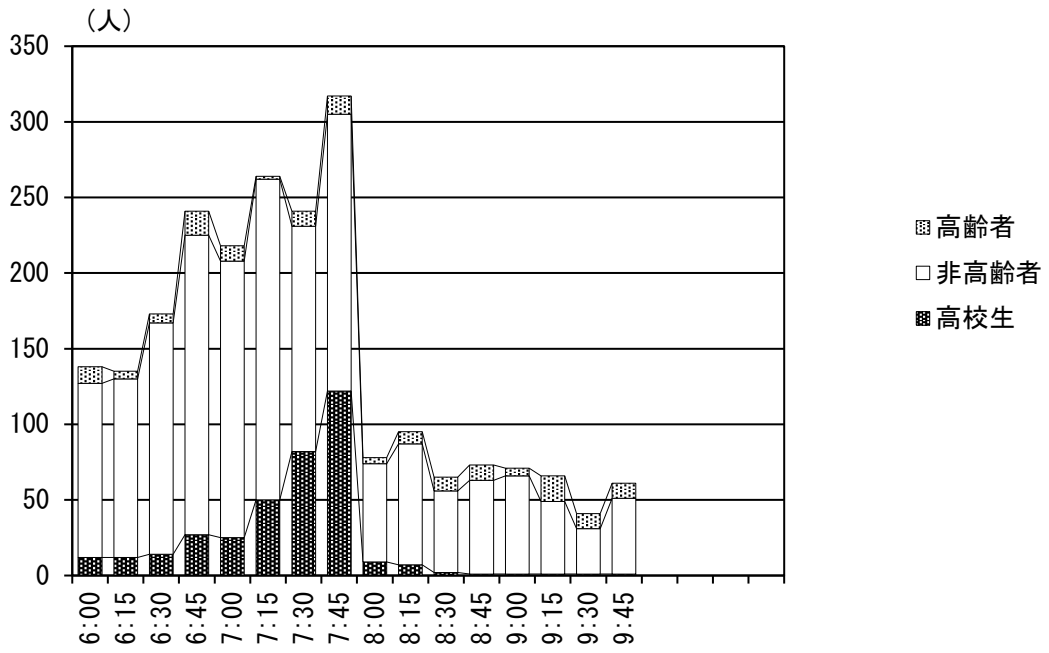
- 時間帯別(15分ごと)手段別利用者数



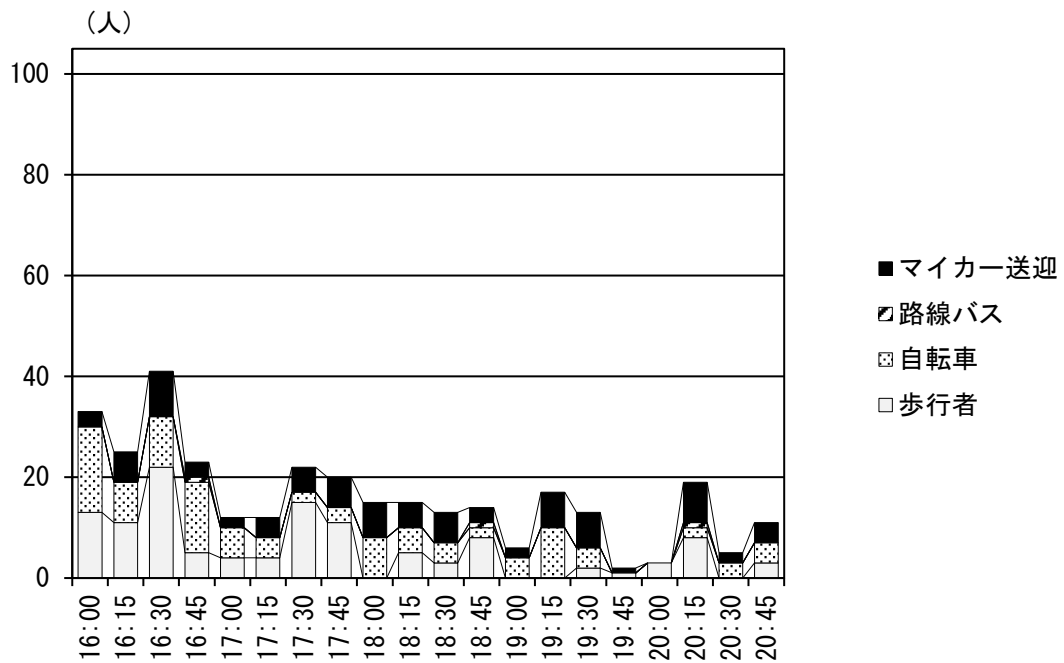
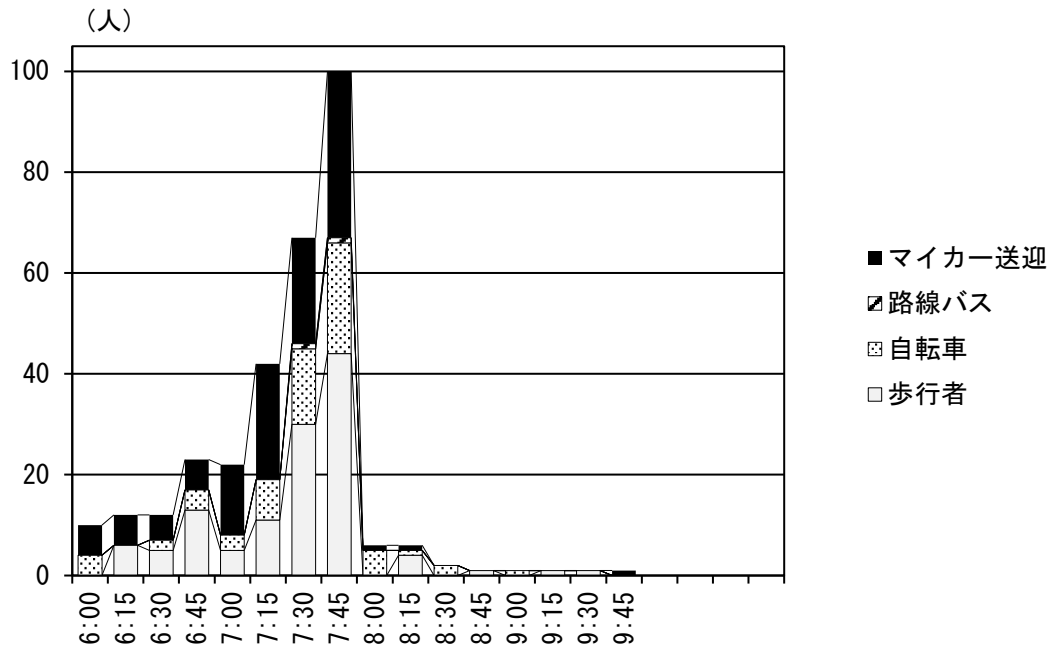
・ 時間帯別(15分ごと)手段別利用者数 比率



・ 時間帯別(15分ごと)属性別利用者数



・ 時間帯別(15分ごと)手段別利用者数 高校生のみ



朝の通学利用の多い時間帯は以下のようになります。

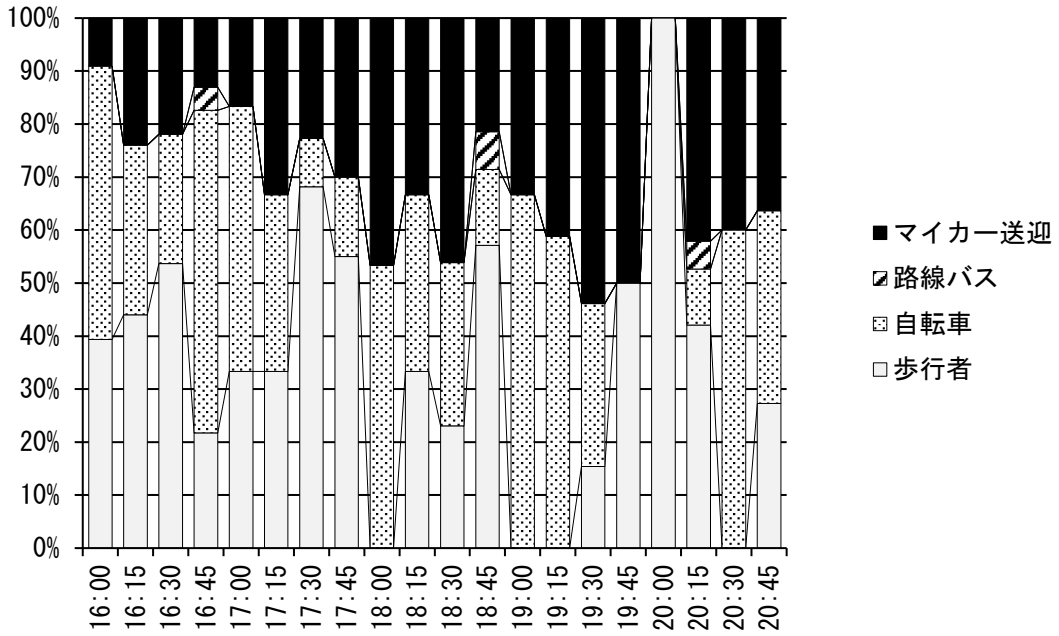
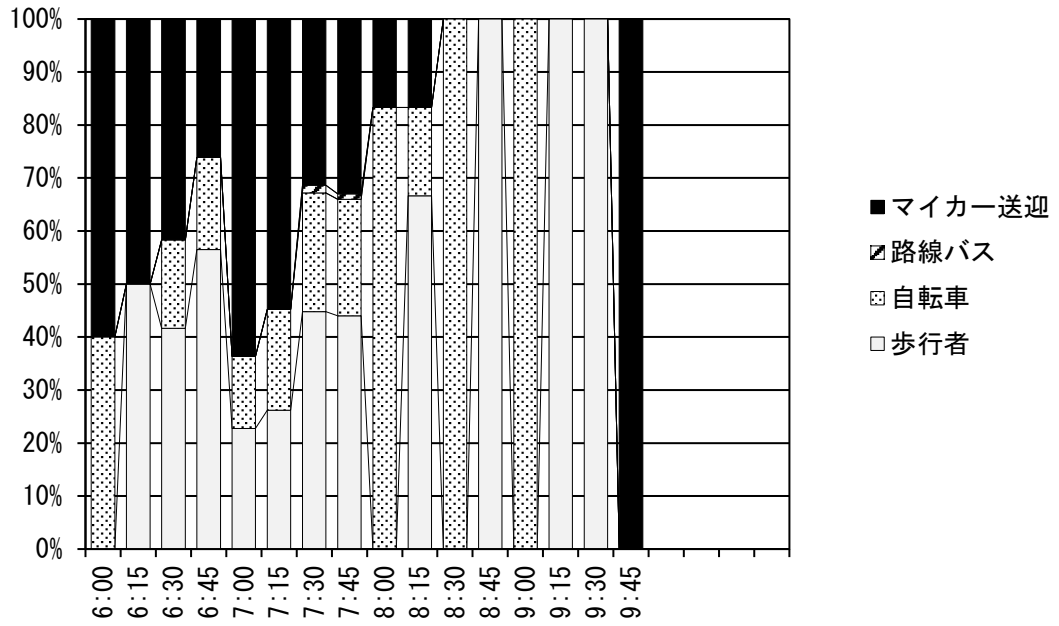
7:45-8:00： 100名 32.5%

7:30-7:45： 67名 21.8%

7:15-7:30： 42名 13.7%

この45分間で、209名、朝の通学の68%を占めています。

・ 時間帯別(15分ごと)手段別利用者数 比率 高校生のみ



・ 集計数まとめ

出勤時

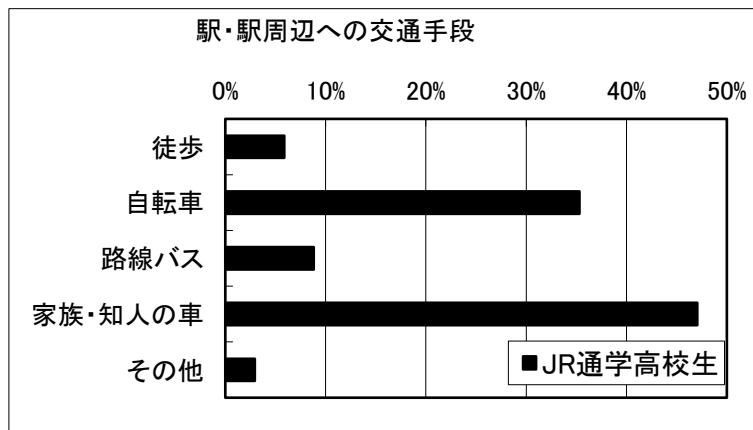
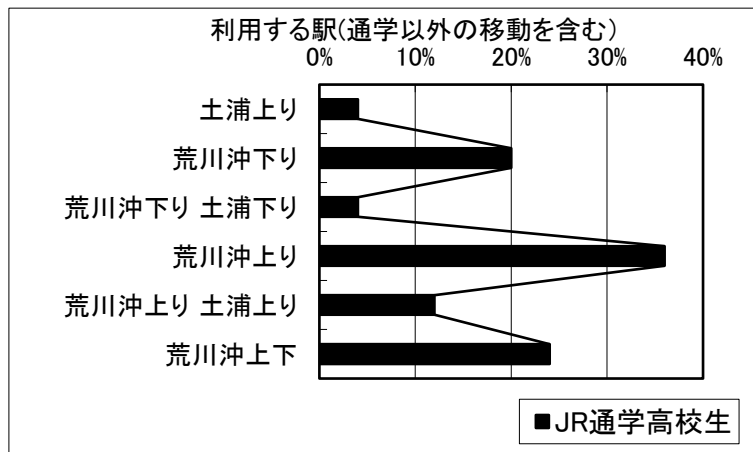
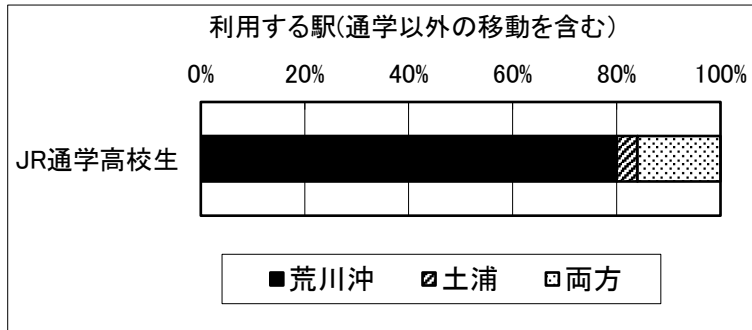
	歩行者・ 車/バイク 駐車	自転車	タクシー	路線バス	送迎バス	マイカー 送迎	計
高校生	114	67	0	2	0	117	300
それ以外	1155	127	3	53	0	445	1783
計	1269	194	3	55	0	562	2083

帰宅時

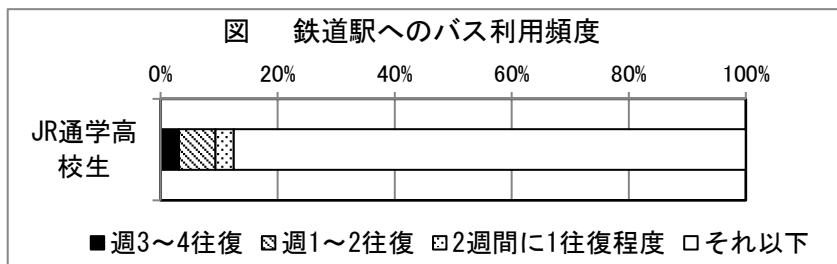
	歩行者・ 車/バイク 駐車	自転車	タクシー	路線バス	送迎バス	マイカー 送迎	計
高校生	110	110	0	3	0	90	313
それ以外	1008	96	14	42	15	202	1377
計	1118	206	14	45	15	292	1690

6. 参考: 平成 24 年度高校生等の交通実態調査 アンケート結果より

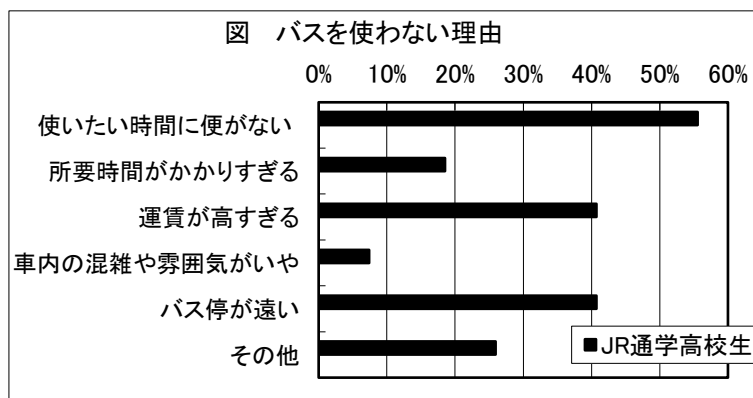
- ・ 高校生・大学生が多く含まれると考えられる、16 歳～22 歳の町民を対象に、住民票データから必要数を無作為抽出し、調査対象者に設定しました。
- ・ アンケート票 1500 通を郵送配布し、料金受取人払いで郵送回収を行いました。
- ・ 有効回答として 249 部が回収されました。
- ・ そのうち、18 歳以下の学生で JR を利用(週 3 往復以上)して通学しているものは 35 名でした。以下、この回答者についての集計結果です。



路線バス利用の回答は、3 名 (約 8%)



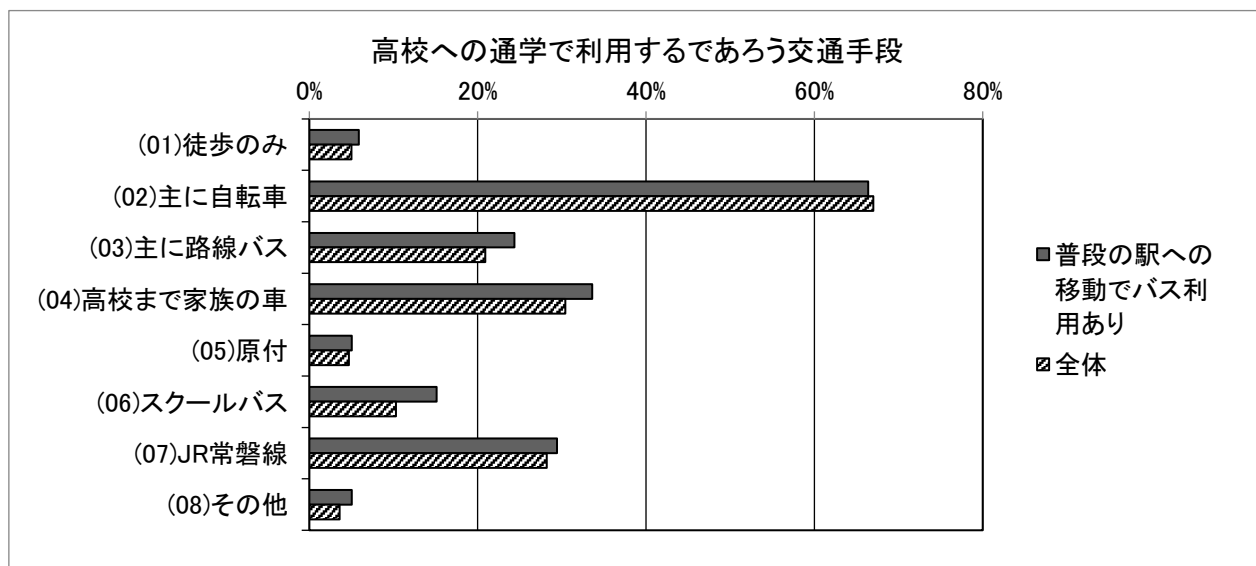
2週間に1往復程度以上の合計で、4名



- ・ JR 通学高校生は、サンプル数が 35 名と少なく信頼性が低いため、今回現地観測調査を行っています

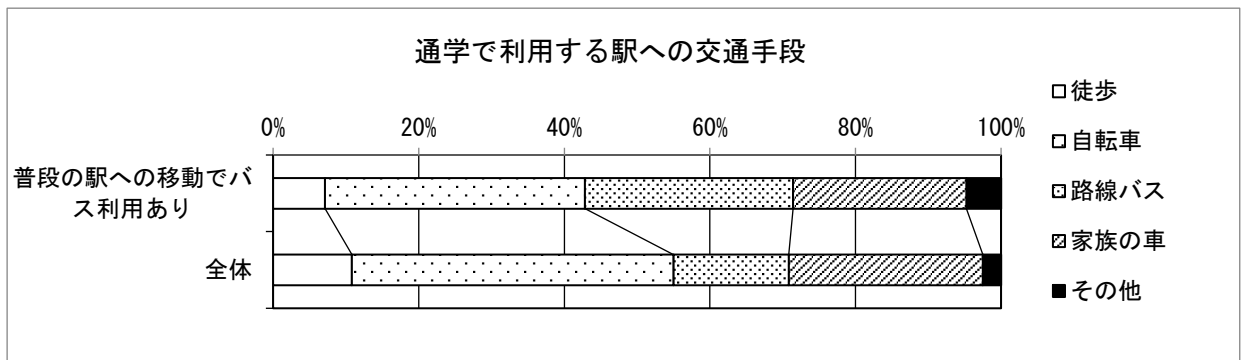
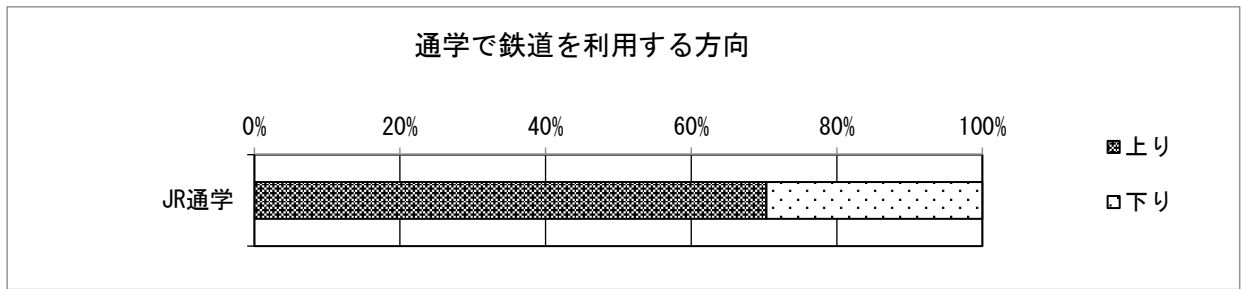
7. 参考: 平成 27 年度中学生を対象としたアンケート分析の結果より

- ・ 町内 3 中学校に配布・回収を依頼。2 年生(在籍数計 429 人)に対して配布してもらい、393 票が回収されました。



鉄道利用は約 29% 約 110 人

路線バス利用の回答は、鉄道利用者の約 16%、全体の約



8. 実態調査からのまとめ

- ・ 高校生は、朝夕とも約 300 人の利用があることがわかる。朝の時間帯では、7:15～8:00 の 45 分間で全体の 68%が集中している。これに対しては、夕方の帰宅では利用時間帯には広いばらつきがみられる。
- ・ 一般の通勤では、時間帯では、高校生に比べて、6 時台と 7 時台との利用量の差は大きくない。
- ・ 高校生の場合には、荒川沖への路線バスの利用は 1%程度と非常に小さく、マイカー送迎が全体の約 4 割、残りが徒歩と自転車であった。
- ・ 一般の通勤では、マイカー送迎は多くても 3 割程度であるが、これは残りのなかにマイカーを駐車して鉄道を利用している人がいるためである。路線バスの利用は約 3%であった。
- ・ 昨年度の中학생アンケートでは、高校へ進学した際の JR 利用を予定しているものは、全体の 28%で、在籍者数に拡大すると、3 学年で 360 人程度となる。そのうちの 70%(約 250 人)が上りであり、今回の調査結果ではこれらの中間の、約 300 人という結果となった。
- ・ 昨年度のアンケートでは、バス利用はそのうちの 16%いた。今回の調査では、高校生ではバス利用は鉄道利用者の 1%未満にすぎず、進学前に想定していた状況に比べて、実際のバス利用は大きく低下することが明らかになった。
- ・ その理由として、H24 年度のアンケート調査では、「使いたい時間に便がない」「運賃が高すぎる」が多くなっており、これらが課題であるといえる