

A鉄道開業に伴う影響調査

1 調査の目的

本調査は、A鉄道の開業にともなう、当該路線沿線への影響を把握するために需要予測を行うとともに開業前後においてバス利用実態調査を行った。

2 調査の概要

2.1 調査の構成

本調査は、予備調査、開業前調査、開業後調査の3段階で構成されている。

予備調査においては、バス利用実態調査を行うとともにバス影響モデルを作成し沿線バスへの影響について検討を行った。その後、開業直前及び開業後調査を行い、A鉄道開業前後でのバス需要を比較することにより沿線バス交通への影響について検討を行った。

2.2 実査の方法及び回収結果

利用実態調査は、調査員がバスに乗り込み、バス利用者に対して乗車時に調査票を配布し、降車時に回収する方法を採用した。

予備調査(抽出率27%)においては、モデル構築のために、利用券種・利用目的・バス乗車後の交通手段について、開業前調査及び開業後調査(全数)については、開業前後の比較のために利用券種・大人子供区分等について聞いている。回収結果については、3調査ともに90%を超える回収率となっている。

3 調査の結果

3.1 バス路線の概況

調査対象地域内のバス路線は、JR線の駅から延びる主要道路を中心に数多く設定されており、その大部分はJR線の駅に結節する系統となっている。また、運行本数も非常に多く、A鉄道開業前における主要道路のJR駅前の断面では1日1,000本以上(片側)の運行本数となっている。

3.2 バス利用状況

券種別利用割合では、カード・回数券利用が全体の50%を占めており、次いで現金利用が20%となっている。また、定期券利用と敬老パスを含むその他では、両者ともに約15%程度となっている。

目的別の利用割合をみると、出勤・買い物・私用がそれぞれ25%を占めている。

一方、登校と業務によるバス利用は、全体の5%未満となっている。

3.3 バス利用者数の変化

A鉄道の開業後では、A鉄道沿線のバス利用者数が、開業前と比較して約30%程度減少した。また、開業前後の主要停留所間のバス利用者数(断面交通量)では、JR線からA鉄道と並行する主要道路区間では、70%の減少が見られた。一方、A路線と並行しない区間では、約35%と開業による影響は半分程度となっている。また、A路線と直接競合しない区間については、約10%程度の減少となっている。

4 まとめ

今回、A鉄道の開業前後において、対象地域内の全便を対象としたバス利用実態調査を行ったことにより、鉄道新線開業による沿線バス交通への影響を定量的に把握することができた。また、本調査結果は、他の新線整備が沿線バス交通に与える影響を推計する際の参考になるものと考えられる。ただし、本調査で対象とした新線は、対象地域内に関していえば、主としてJR線へのフィーダーとしての利用形態となっており、沿線バスと完全に競合関係にあるといえる。そのため、周辺バス交通への影響は、比較的に局所で限定されたものになっていると考えられる。そのため、都心部に直結した鉄道新線が整備されるようなケースについては、今回の事例よりも影響が大きいかつ広域的なものとなる可能性のあることに留意する必要がある。

(要約：調査室調査員 深作和久)