

<b>題目</b>	<b>阪堺線沿線住民の交通行動に関するアンケート分析</b>		
<b>氏名</b>	小林 貴人	(学籍番号 07V070 )	<b>指導教員</b> 吉川 耕司

### 1. 研究の背景

現在、大阪市南部と堺市とを結んでいる阪堺線の堺市内の区間は、利用客が著しく減少しており、我孫子道電停以南の廃止案も出ていた。廃止か存続かで協議をしていたが、地元住民や団体・企業などから存続の声が多く上がり、2010年の4月に親会社の南海電鉄が堺市に援助を要請、同年10月に資金援助と阪堺線の存続が決まった。しかし、利用客は減少したままで、今後も厳しい経営が続くものと思われる。

### 2. 研究の目的

阪堺線の堺市内の各停留所を最寄り駅とする住民を対象とし、様々な用途に応じた外出目的に着目して、最寄り駅ごとの目的地や分布の利用頻度を明らかにする。

それらを踏まえて、利用客減少の原因を見つけた上で、改善点を見つけていく。

### 3. 研究方法

#### (1) 分析の視点の明確化

まず、利用客減少の要因について考察を行った。阪堺線の利用客は1970年代より減少の一途を辿っており、主な理由として、

- ・沿線に大型商業施設や遊戯施設が少ない点
- ・堺市内の主要駅（堺駅・堺東駅）に通じていない
- ・主要停留所（天王寺駅前など）への所要時間がかかる点
- ・並行路線と比べ、運賃が高い etc

が挙げられる。特に本研究では交通行動に関するデータをもとに分析を進めるため、堺市内の主要駅（堺駅・堺東駅）に通じていない点、および主要停留所（天王寺駅前など）への所要時間がかかる点を、分析の視点とする。

#### (2) アンケート調査

平成22年5月に行われた、阪堺線堺市内の14の停留所付近の約2000世帯を対象としたアンケート調査結果を分析に用いた。アンケートは返信用封筒を同封して各世帯に配布し、回収数は829であった。

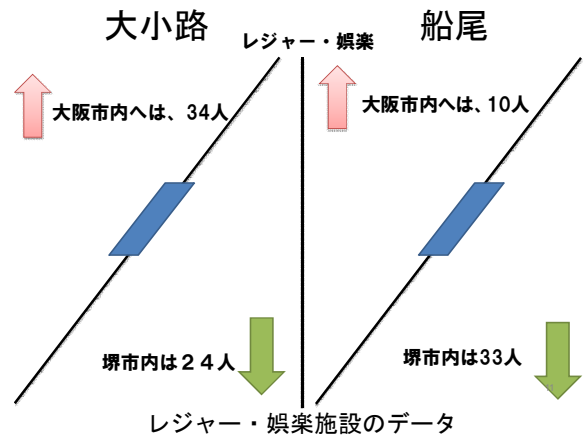
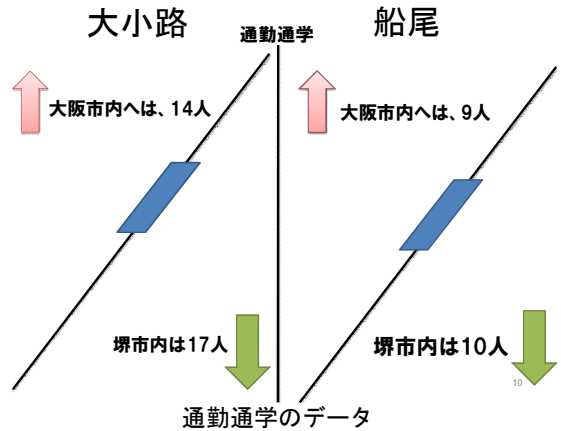
本研究の作業の中心となるのは、駅名や施設名で記載されている目的地に関する処理である。このうち施設名については、アドレスマッチングサービスを利用することにより、まず緯度経度を求め、これとは別に作成した、大阪市と堺市の鉄道駅前駅名の緯度経度（これもアドレスマッチングサービスを利用した）を参照して、これらの目的地の最寄駅を算出した。

こうした作業によって、アンケートに回答された目的地に関する情報はすべて最寄り駅に集約できるため、出発駅・目的地の最寄り駅間のOD表を作成することができた。

### 4. 研究結果

アンケートの中でも、特に需要が多いと思われる通勤通学の利用状況と、レジャー・娯楽施設に行く際に利用する数を、今回の研究の対象とする。

829のサンプルの内、通勤通学のデータが216、レジャー・娯楽施設が471あった。これらの中から特にサンプルの多い北部・南部の代表駅2駅のデータを用いて検証を進めていく。具体的には北部のサンプル数1位の大小路駅と南部のサンプル数1位の船尾駅を対象として、検証を行った。



この結果を見ると、船尾駅は堺市の南部であるために、当然ながら堺市への行動が多く見られ、大阪市内へは少ない結果となった。しかし大小路駅はレジャー・娯楽は大阪、通勤通学は堺市が多く、堺市内に位置しながら、大阪市内への利用も見られる結果となった。通勤通学データは大阪市内へ向かう数が若干少ないが、これは大阪市内までの所要時間が並行路線と比べて掛かる点や、主要駅まで通じていない点があるため、このような結果になったものと思われる。一方、レジャー・娯楽施設については、大小路は大阪市内に比較的近く、船尾は大阪市内より距離があり、堺市内の中心部の方が近い為、このような結果になっていると思われる。ただし大小路駅に関しては、堺市の中心部が近接しているのに加え、阪堺線がこの中心地を通っていないこともあるため、対象者が必ず阪堺線を利用しているとは言い難い。

### 5. 結論

具体的な得られた知見は4.の通りであるが、全体的に回収数に対して、阪堺線の利用の割合が少ない事が明らかになっている。これは長い路線距離に対して所要時間がかかるため、また堺市内の主要駅に通じていないのも原因となって、利用客が伸び悩んでいることが今回の研究で実証された。

対策としては、所要時間を早めるために緩急運転は出来ないため本数を増やしたり、堺市内の主要駅に通じるために、バスと乗り継ぎをし易いダイヤにするなどの改善点が挙げられる。

