

| | | | |
|----|------------------------------|----------------|------------|
| 題目 | 阪堺線沿線住民の要望に関するアンケート自由記述内容の分析 | | |
| 氏名 | ヨウ ケツエ | (学籍番号 07V176) | 指導教員 吉川 耕司 |

1. 研究の背景と目的

自動車に強く依存した都市交通問題の切り札として、また環境的に持続可能な都市づくりの装置としての路面電車の重要性が従来から唱えられ、またその発展系としての LRT 整備の必要性が言われて久しい。しかし現実には、現在営業中の日本の都市の路面電車の多くは需要低下の傾向にあり、その存続が危ぶまれている事業者も多い。

本研究では、大阪府の大阪市と堺市を走行する阪堺電気軌道(以下「阪堺線」)を対象として、研究室で過去に実施された住民アンケート調査等のデータにもとづいて現状分析を行う。具体的には、沿線市民の阪堺線への意見・要望に関するアンケート中の自由意見欄の分析を通して、阪堺線存在の意味を明らかにし、また LRT の導入について市民の意見を分析して、その必要性を検討する。さらに、将来的に改善すべき項目を抽出し、今後の計画に役だつ情報を提供する。

2. 対象地域とアンケート調査の概要

①現状

阪堺線の乗降客数は長期低落傾向にあるが、平成 9 年から 19 年の 10 年間に限っても、228 万人から 117 万人に 100 万人以上、率にして約 50%需要が減少している。阪堺線堺市内区間の年間赤字は約 2 億円であるが、運賃が 200 円であることから、乗降客数の減少分がそのまま赤字となっていると言え、その存続が問題となっている。

②アンケート調査の概要

こうした問題意識をふまえ、平成 22 年 5 月に沿線住民を対象として、阪堺線の利用者減少の要因や利用促進に向けた取り組

| 問番号 | 調査項目 | |
|-----|----------------------------------|------|
| 問1 | 回答者属性 | |
| | (1)性別・年齢 | |
| | (2)職業 | |
| | (3)通勤経験・通勤年数(「主夫・主婦」「無職」のみ) | |
| | (4)居住地・居住年数 | |
| | (5)最寄り駅・駅までの交通手段・所要時間 | |
| | (6)運転免許証の種類 | |
| | (7)自由に利用できる自動車(四輪車)の保有状況 | |
| 問2 | 普段の外出行動 | |
| | 2-1: 通勤・通学の有無、目的地、所要時間、回数、利用交通手段 | |
| | 2-2: それぞれの目的地、頻度、交通手段 | |
| | (1)日常的な食料品や小物などの買い物 | |
| | (2)会食や娯楽・レクリエーション | |
| | (3)病院・役所・郵便局・銀行など公的施設での用事について | |
| | 3-1: 公共交通の利用についての考え | |
| | 3-2: 阪堺線について | |
| | (1)存続問題について知っているか | |
| | (2)堺市に必要か(必要と考える理由) | |
| 問3 | 公共交通全般と阪堺線について | |
| | (1)利用目的(利用頻度が高い回答者) | |
| | (2)利用する理由(利用頻度が高い回答者) | |
| | (3)利用しなくなった理由(今は利用していない回答者) | |
| | (4)利用しない理由(利用しない回答者) | |
| | (5)サービス内容に対する満足・不満 | |
| | (6)利用者減少の理由 | |
| | (7)利用者増加のための方策 | |
| | (8)全線均一運賃にした場合の利用意向 | |
| | (9)沿線バスとのゾーン運賃が導入された場合の利用意向 | |
| | (10)高齢者運賃割引が導入された場合の利用意向 | |
| | (11)低床式車両導入を支援することの賛否 | |
| | (12)走行部分改修を支援することの賛否 | |
| | 問4 | 自由意見 |

み等の把握を行うための住民アンケート調査が実施された。調査対象は、住宅地図より無作為に抽出した 2,000 世帯、4,000 票(1 世帯に 2 票)をポストに配布し、郵送回収法をとった。総回収数は 829 票(回収率 20.7%)、世帯回収数 587 世帯(世帯回収率 29.4%)である。

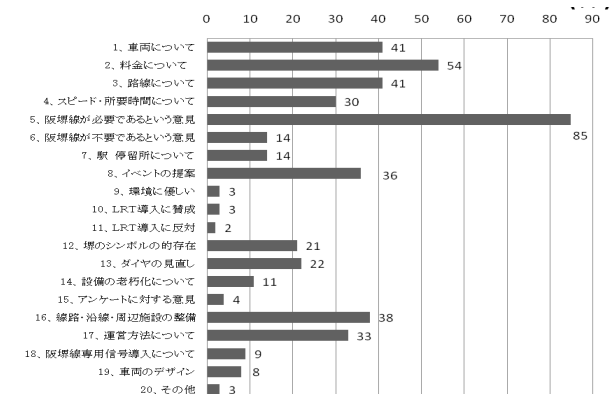
3. アンケートの分析

年齢階層別に見たところ、阪堺線の利用頻度は年齢が高くなるにつれて高くなる傾向にある。公共交通全般については、住民は概ね肯定的な評価を行っている。阪堺線のサービスに対しても一定程度の評価となっている。ただし、乗り換えやバリアフリーに関する不満は大きい。

4. 自由意見の分析

| | |
|-----|------------------------------|
| 1. | 車両について。 |
| 2. | 料金について。 |
| 3. | 路線について。 |
| 4. | スピード・所要時間について。 |
| 5. | 阪堺線が必要であるという意見。 |
| 6. | 阪堺線が不要であるという意見。 |
| 7. | 駅・停留所について。 |
| 8. | イベントの提案。 |
| 9. | 環境に優しい。 |
| 10. | LRT導入に賛成。 |
| 11. | LRT導入に反対。 |
| 12. | 堺のシンボリック的存在。 |
| 13. | ダイヤの見直し。 |
| 14. | 設備の老朽化について。 |
| 15. | アンケートに対する意見。 |
| 16. | 線路・沿線・周辺施設の整備。 |
| 17. | 運営方法について(PiTaPa等のICカード導入など)。 |
| 18. | 阪堺線専用信号導入について。 |
| 19. | 車両のデザイン。 |
| 20. | その他。 |

市民の自由意見を上表に示す 20 種に分類した。これには、アンケートの自由意見欄を読み、書かれた内容の主旨を確認して、該当する番号に分類し、それぞれに当てはまる回答の数をカウントした。



分類項目別の回答数については、総数と性別別の二つの方法で集計し、それぞれの特徴を分析した。

5. 結論

アンケートの自由意見欄の分析から、市民は使いやすい車両の導入等に関する要望が多いことなどが明らかになった。また、阪堺線に対する評価は路線が持つ行先地の特性に関わっていることも明らかになった。

