

## 参考 2. 利用意向調査の概要

### I. 調査の実施概要

#### (1) 調査の目的

- 沿線住民等の新交通（BRT）利用意向を直接把握し、既存データより推計した需要予測を補完する。
- 沿線住民等から、新交通導入に対する期待やニーズを把握する。
- 沿線住民等に対して、検討中の新交通を PR する。

#### (2) 調査の対象

- 対象地域は、旧日立電鉄線久慈浜駅～鮎川駅間を中心に幅約 1,000m の範囲とした。
- 調査対象者は対象地域内の居住者（15 歳以上）を基本とし、これを補完するため対象地域に立地する事業所・高校への通勤・通学者へも実施した。

#### 《考え方》

- ・ 範囲の幅は、物理的に新交通の利用可能性が高いと考えられる圏域として半径 500m を想定。サンプル抽出・集計の便宜上、町丁目単位で設定した。
- ・ 対象者の年齢は、日常的に単独での利用が想定され、かつ本人の回答が期待できる 15 歳以上に限定した。 ※対象人口：31,799 人（H22.5.1 時点）
- ・ 対象地域を通行する旧日立電鉄線や路線バスの通勤通学利用者の大半は、地域内居住者と推定される（H13 県北 PT 調査より、利用者の 9 割以上が地域内居住者）ため、新交通の利用者も大半は地域内居住者になると想定される。  
しかし、新交通導入の PR や、運行計画・施設計画検討の基礎資料収集を考慮し、沿線の事業所・高校に対しても調査を実施した。

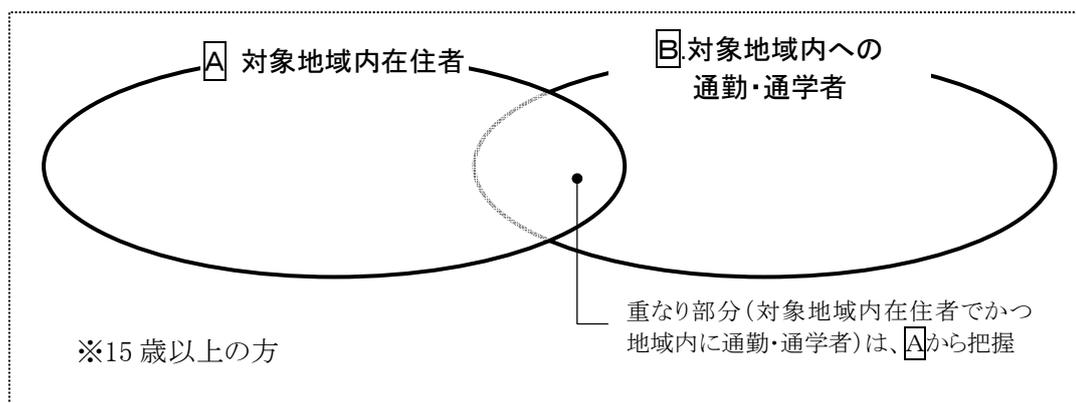


図 調査対象者イメージ

### (3) 調査の方法

- 調査はアンケート方式で実施した。
- ①居住者：無作為抽出した方への郵送を基本に、コミュニティを通じても依頼・配布
- ②事業所・学校：各施設に個別に依頼

#### 《考え方》

##### ①対象地域内居住者

- ・ 分析の精度を確保するため、母集団からの抽出率は 6.0%、約 1,900 人のサンプル確保を目途にした。抽出率は、地域別（4 区分）・交通手段別（5 区分）の特性を信頼度 95%、誤差率 20%以内で把握できる設定とした。
- ・ 効率よく多数の回答が得られる郵送調査を基本とした。郵送の対象者は、居住地、性別・年代が偏らないように、町丁目ごとに住民基本台帳から個人単位で無作為抽出した。
- ・ 調査対象地域を活動区域とする 6 コミュニティ（油繩子、河原子、大沼、水木、大みか、久慈）にも調査を依頼した。二重回答を防ぐため、郵送調査で選定された方は回答を遠慮いただくよう調査時に伝えた。
- ・ 見込みの有効回収率（日立市が過去実施した調査より約 30%）、およびコミュニティでの見込み回収数（基本構想策定時に 1 学区平均約 24 部）を考慮し、約 6,000 人（概ね 5 人に 1 人の割合）に配布した。

##### ②沿線の事業所の選定

- ・ 対象地域外からの通勤者がおり、かつ新交通の利用可能性が高い事業所として、計画路線に近く比較的大規模な事業所に協力を依頼した。
- ・ 各事業所からは 100 人程度の回答を目標とした。

No	事業所名	所在地
1	日立製作所 日立事業所 国分生産本部	国分町 1-1-1
2	日立 A E パワーシステムズ 国分事業所	国分町 1-1-1
3	日立製作所 多賀総合病院	国分町 2-1-2
4	日立化成工業 山崎事業所（桜川）	鮎川町 3-3-1
5	日立アプライアンス 多賀事業所	東多賀町 1-1-1
6	日立製作所 情報制御システム事業部	大みか町 5-2-1
7	日立製作所 日立事業所 臨海工場	大みか町 5-2-2
8	日立エンジニアリング&サービス大沼工場	東大沼町 1-15-1
9	日立アイシーシー	東大沼町 4-1-3
10	日立情報制御ソリューションズ	大みか町 5-1-26
11	泉商事	東金沢町 2-15-17
12	ハギヤニューテクノ	東金沢町 1-9-12
13	日立港病院	久慈町 3-4-22

##### ③沿線の学校の選定

- ・ 通学に新交通の利用が想定できる、対象地域内の高校 3 校（県立多賀高校、県立日立商業高校、及び私立茨城キリスト教学園高校）とした。
- ・ 各学校について、100 人程度の回答を目標とした。

(4) 調査項目

項目	No	調査内容	対象者		
			居住者	事業所	高校
(1)個人属性	1	性別、住所(町丁単位)	○	○	○
		年代	○	○	—
	2	居住年数/通勤年数	○	○	—
	3	通勤通学の有無	○	—	—
	4	事業所名	—	○	—
(2)現状の代表的交通手段	5	・通勤通学時の主な交通手段とその選択理由	○	○	○
	6	・通勤通学の代替手段	○	○	○
	7	・通勤通学以外での主な外出交通手段とその選択理由、外出の目的	○	—	—
	8	・通勤通学以外の代替手段	○	—	—
(3)旧日立電鉄線の利用状況	9	・旧日立電鉄線の利用頻度、利用目的	○	○	—
(4)新交通の利用意向※	10	・通勤通学での想定利用頻度	○	○	○
	11	・通勤通学以外での想定利用頻度	○	—	—
	12	・通勤通学以外での利用目的、利用先(方面)	○	—	—
(5)新交通への期待等	13	・運行に関して重視する項目	○	○	○
	14	・施設など利用環境に関して重視する項目	○	○	○
	15	・その他(自由記述)	○	○	○

※ 新交通のサービス水準については、便利・快適で環境にもやさしい交通機関であることを回答者にイメージさせるチラシを添付。  
また、跡地沿線で回答者に最も都合のよい停留所位置を想定し回答頂いた。

(5) 実施結果 (回収件数)

- 居住者は、想定した回収目標数を上回る回答が得られた。
- 事業所・学校への通勤・通学者は、8割を超える回収率で回答が得られた。
  - ・ 居住者 : 2,328人 (回収率 39%\*) > 目標 1,900人
  - ・ 事業所 : 811人 (回収率 81%)
  - ・ 学校 : 399人 (回収率 85%)

\* 郵送配布分に対する回収率

表 利用意向調査の実施結果

調査の種類	①居住者*		②事業所・高校への通勤・通学者	
	住基台帳から無 作為抽出	沿線6コミュニティでの 説明会出席者	事業所(13事業 所)の従業者	高校(3校) の生徒
実施方法	個人単位で 郵送配布・回収	説明会で依頼、コミ ュニティ単位で回収	事業所単位の訪 問配布・回収	学校単位の訪 問配布・回収
調査票の配布	6/15(発送)	6/7~7/1	6/11~6/16	6/15
調査票の回収	7/9	7/2~7/9	6/22~7/7	6/22,7/2
母集団の数	31,799人		約11,300人	約2,600名
配布数	5,724人	214人	1,000人	470人
回収目標数	約1,900人		—	—
回収数	2,215人	113人	811人	399人
回収率	38.7%	52.8%	81.1%	84.9%

《参考》 意向調査配布書類 ※居住者用

①調査協力依頼文等

(オモテ面)

## 新しい公共交通の利用意向に関する調査 《ご協力のお願い》

日立市では、日立電鉄線跡地を利用して新しい公共交通（以下、「新交通」という。）の導入を検討しております。

検討にあたり、新交通を導入（運行）した場合のご利用の意向や、導入に当たってのご意見などをお伺いしたく、調査を実施することとしました。

本調査は、日立電鉄線跡地沿線にお住まいの15歳以上の方を無作為に抽出し、調査票をお送りしております。お忙しいところ誠に恐縮ですが、下記の『調査の流れ』を参考とし、調査にご協力下さいますようお願い申し上げます。

なお、個々人の回答内容を公表したり、本目的以外に使用したりすることはありません。

平成22年6月

日立市長 榎村 千秋

### 【調査の流れ】

① 本紙のほか、以下の同封物があることをご確認ください。

- A 『環境にやさしく快適な新交通—21世紀の主役』
- B 『新交通(BRT)利用についてのアンケート』
- C 返信用封筒

② まず、本紙の裏面「新交通導入に関する日立市の考え方」をお読み下さい。

③ 次に、A 『環境にやさしく快適な新交通—21世紀の主役』をお読み下さい。

④ 続いて、B 『新交通(BRT)利用についてのアンケート』にご回答下さい。

回答に当たり、冒頭の『ご記入にあたっての注意事項』をご確認ください。

⑤ 最後に、ご記入いただいたアンケート(B)のみを返信用封筒(C)に入れ、お近くのポストへ投函下さい。切手は不要です。

集計の都合上、ご回答は**平成22年6月30日(水)まで** (必着) にお願ひします。

本調査や日立電鉄線跡地に関するお問い合わせ先

日立市都市建設部都市政策課公共交通対策室

電話：0294-22-3111（内線778）※平日の8:30～17:15

メール：toshiseisaku@city.hitachi.lg.jp

### ＜新交通導入に関する日立市の考え方＞

今日では、地球環境や都市環境への配慮、高齢社会への対応、道路混雑の解消・緩和、中心市街地の活性化などがクローズアップされ、これらの動きにあわせ、自動車を運転できない方でも手軽に利用できる、身近な交通手段であるバスの利用促進は、**まちづくり**の重要な課題となっています。

しかしながら、路線バスは「時間が掛かる」「時刻表通り来ない」「乗りたい時に来ない」などどうしても不便になり、だんだん利用がされなくなるといった状況にあります。

日立市では、バスをはじめとする**公共交通**を充実し、市民の皆様が何処へでも自由に簡単に移動できるようにしたいと考えておりますが、その一環として、日立電鉄線跡地の旧鮎川駅～旧久慈浜駅間（約8.5km）をバス専用道路として整備し、車と競合しないで、渋滞のない快適で安心な交通システムがつかれないかと検討しています。

**専用道路**に車両を走らせるのですから、従来の路線バスよりも「速く」「決まった時間に」「安全に」運行が可能となり、更に鉄道よりきめ細かいサービスが可能な乗り物になります。鉄道でも、路線バスでもないこのような交通システムを『BRT』（バス高速輸送システム）と呼びます。

バスの利便性向上を図るこの**新交通**は、公共交通の利用促進、沿線市街地の活性化を促す本市の新しい都市機能として大変重要な施策と位置付けています。

(アンケートの回答前にお読み下さい)

**A**

## 環境にやさしく快適な新交通---21世紀の主役

～導入を検討している新たな公共交通の概要～

日立電鉄線跡地を活用した新交通とは…

従来の路線バスよりも「速く」、「決まった時間に」、「安全に」運行が可能で、かつ鉄道よりきめ細かいサービスが可能な乗り物です。

鉄道でも、路線バスでもないこの新しい公共交通を『BRT (Bus Rapid Transit) :バス高速輸送システム』と呼びます。



〈旧日立電鉄線〉

〈新交通(BRT)導入後〉

※以下の内容は、あくまでもイメージであり、今後の検討によって異なる場合があります。

- 専用道路として整備（一般車は進入禁止）します。
- 鉄道などとは立体交差化により、スムーズな運行を可能とします。
- 運行時間帯や間隔、停留所配置は、利用状況に合わせて設定します。
- 運行情報案内、駐輪場などの設置により利用しやすい乗り物とします。
- 日立駅方面や常陸多賀駅への乗り入れなどニーズに合わせた運行を進めます。
- 人の交流機会が増え、地域が賑わう新たな土地利用の可能性が広がります。

※なお、新交通（BRT）の導入に際しては、道路整備や、JR線等をまたぐ橋を新たに架けるなどの整備費が必要になりますが、従来の鉄道に比べて施設整備や維持管理コストは安くなります。

### 鉄道跡地を活用した新交通（BRT）導入イメージ

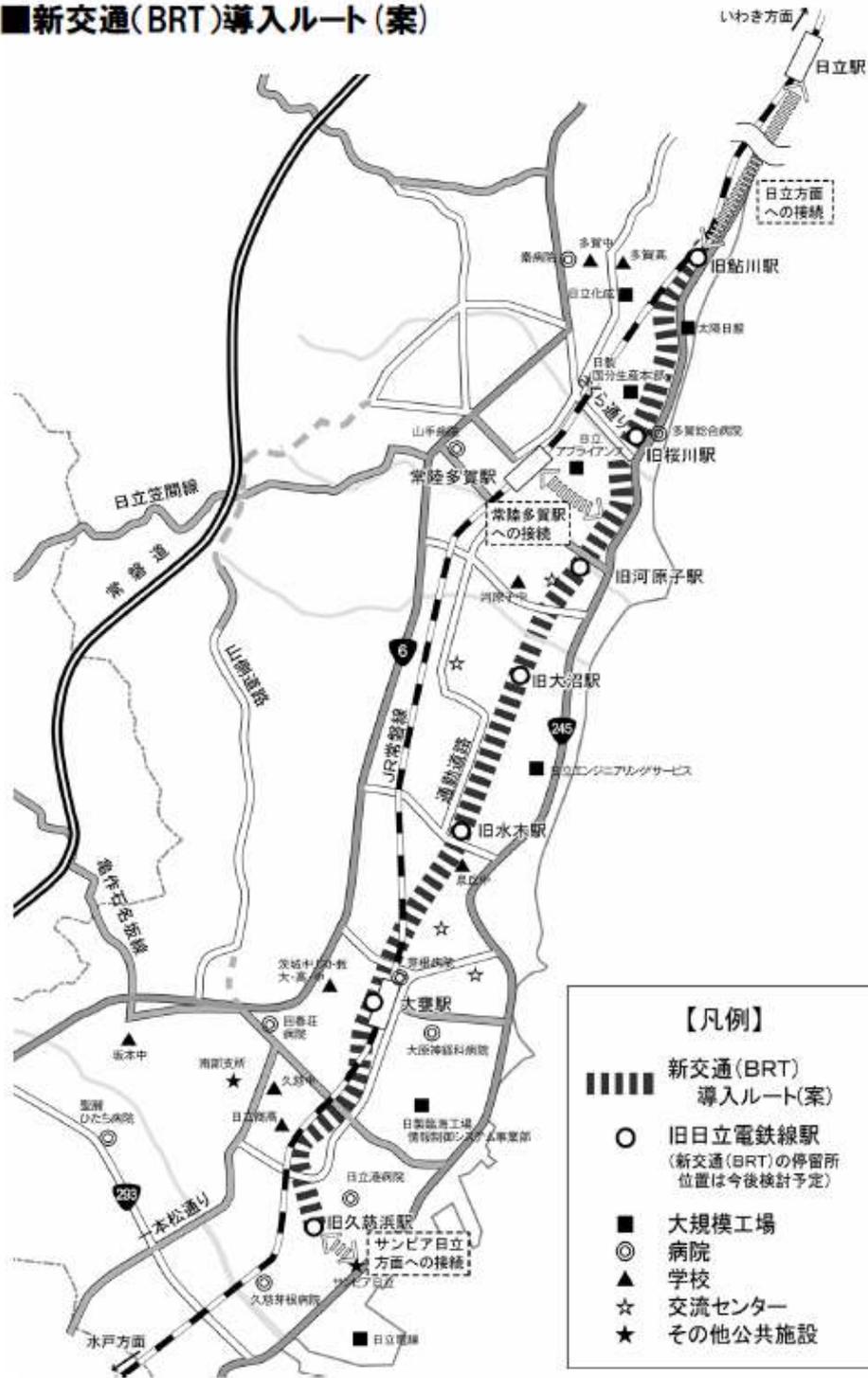


茨城県内では、旧鹿島鉄道（旧石岡駅～旧小川駅間）で、線路跡地を活用したバス専用道化事業が進められています。

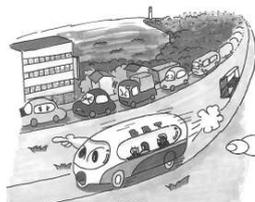
※左図は計画当初イメージです

(図版提供:かしてつ沿岸地域公共交通戦略会議)

### ■新交通(BRT)導入ルート(案)



■日立電鉄線跡地を走る新交通(BRT)とは...



**速く** 渋滞している時間帯でも遅れずに、速く確実に目的地まで行けるようになります

大妻駅から多賀病院まで、現行の路線バスより25分(60%強)も短縮できるぞ!



**気軽に** 出かけたときに気軽に利用できます

次のバスがすぐ来るし、到着時刻が分かるから、安心だし、利用しやすいな!



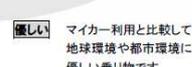
**快適で** 新聞や本を読んだりしながら、手軽に、快適に目的地まで行くことができます

運転しないから、移動中談書など好きなことをして過ごせて楽だな~



**安全で** 子どもづれや高齢の方も使いやすく、安心して利用できます

車内や停留所などに段差がないから、乳母車や杖をついていても安心だ!



**優しい** マイカー利用と比較して、地球環境や都市環境に優しい乗り物です

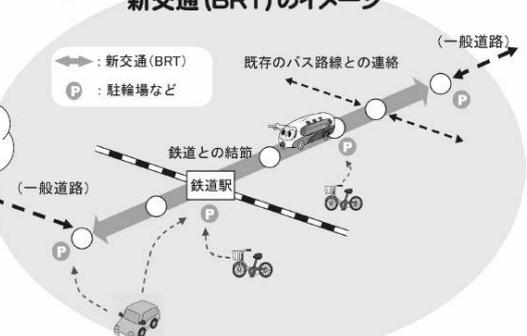
バスで移動すると、CO<sub>2</sub>の量がマイカーの1/3、電気バスならさらにその1/3になるんだって、エコだね!



**何処へでも** いろいろな方面に行きやすくなります

道路も走れるから、JR日立駅、常陸多賀駅などへも行けるかな~

**新交通(BRT)のイメージ**



← 新交通(BRT) →  
 P : 駐輪場など  
 既存のバス路線との連絡  
 (一般道路)  
 鉄道との結節  
 鉄道駅  
 (一般道路)

輸送機関別の二酸化炭素排出原単位  
単位: t-CO<sub>2</sub>/人キロ

自家用乗用車	175
バス	53
電気バス	約1/3

約1/3 (バス vs 自家用乗用車)  
 約1/3 (電気バス vs バス)  
自家用車、バスは国土交通省資料、電気バスは北陸電力資料より

**新交通(BRT)利用についてのアンケート（在住者用）**

※ご記入にあたっての注意事項

- ・ 封筒に宛名のあるご本人がご回答下さい。
- ・ 回答欄[ ]に番号がある場合は、指定する数だけ該当する番号を○で囲んで下さい。
- ・ 回答欄に [ ] がついている場合は、回答を具体的に記入して下さい。
- ・ 問1から順にお答え下さい。※で注意書きがある場合はそちらに従って下さい。

問1 はじめに、回答者ご自身についてお答えください。

- ① 性別 [1. 男性 2. 女性]
- ② 年齢 [1. 15-24歳 2. 25-34歳 3. 35-44歳 4. 45-54歳 5. 55-64歳 6. 65-74歳 7. 75歳以上]
- ③ 住所 日立市[ ] 町 [ ] 丁目 [ ]
- ④ 現住所での居住年数 [約 [ ] 年]
- ⑤ 日常的な通勤通学の有無 (1つのみ)
- [ 1. 通勤している 2. 通学している 3. 通勤も通学もしていない ]

- ※ ⑤で 1. または 2. と回答された方は、問2 へ、  
 ⑤で 3. と回答された方は、問7 へ、進んで下さい

～～ 通勤または通学されている方にお伺いします。～～

問2 通勤通学先はどちらですか。町名までお答え下さい。

[ [ ] 市・町・村 [ ] 町 ] (例:日立 市 大みか町)

問3 通勤通学するとき、主な交通手段は何ですか。(1つのみ)

- [ 1. バス 2. 鉄道 3. タクシー・ハイヤー 4. 自家用車 5. バイク 6. 自転車 7. 徒歩  
 8. その他の交通手段 (具体的に: [ ]) ]

- ※ 1. または 2. と回答された方は、問4 へ、  
 それ以外の方は、問5 へ、進んで下さい

問4 バスまたは鉄道との乗り継ぎで最も利用する組合せは何ですか。(1つのみ)

- [ 1. 鉄道と徒歩 2. バスと徒歩 3. 鉄道とバスと徒歩 4. 鉄道と自家用車(送迎など)  
 5. バスと自家用車(送迎など) 6. 鉄道とバイク 7. バスとバイク 8. 鉄道と自転車  
 9. バスと自転車 10. その他の組合せ (具体的に: [ ]) ]

問5 問3で選んだ交通手段が使えない場合、代わりとなる交通手段は何ですか。(1つのみ)

- [ 1. バス 2. 鉄道 3. タクシー・ハイヤー 4. 自家用車 5. バイク 6. 自転車 7. 徒歩  
 8. その他の交通手段 (具体的に: [ ]) ]

問6 問3で選んだ交通手段を選ぶ理由は何ですか。(3つまで)

- |                   |   |
|-------------------|---|
| 1. 速く行けるから        | 10. その交通手段が好きだから  |
| 2. 時間が読めるから       | 11. 慣れていて、楽だから  |
| 3. 安上がりだから        | 12. いい運動になるから   |
| 4. 待ち時間が短いから      | 13. 環境にやさしいから   |
| 5. 早朝や深夜の制約がないから  | 14. 他に手段がないから<br>(鉄道やバス路線が通っていない、免許や車を持っていない、<br>自動車通勤が認められていない、など) |
| 6. 歩く距離が短いから      | 15. その他(具体的に)   |
| 7. 乗換えが要らないから     |   |
| 8. 移動中に他のことができるから |   |
| 9. 雨天でも濡れないから     |   |

～～ 以下は、すべての方にお伺いします。～～

問7 通勤通学以外で外出するとき、主な交通手段は何ですか。(1つのみ)

1. バス 2. 鉄道 3. タクシー・ハイヤー 4. 自家用車 5. バイク 6. 自転車 7. 徒歩  
8. その他の交通手段(具体的に: \_\_\_\_\_)

※ 1. または 2. と回答された方は、問8へ、  
それ以外の方は、問9へ、進んで下さい

問8 バスまたは鉄道との乗り継ぎで最も利用する組合せは何ですか。(1つのみ)

1. 鉄道と徒歩 2. バスと徒歩 3. 鉄道とバスと徒歩 4. 鉄道と自家用車(送迎など)  
5. バスと自家用車(送迎など) 6. 鉄道とバイク 7. バスとバイク 8. 鉄道と自転車  
9. バスと自転車 10. その他の組合せ(具体的に: \_\_\_\_\_)

問9 問7で選んだ交通手段を選ぶ理由は何ですか。(3つまで)

- |                   |   |
|-------------------|---|
| 1. 速く行けるから        | 10. その交通手段が好きだから  |
| 2. 時間が読めるから       | 11. 慣れていて、楽だから  |
| 3. 安上がりだから        | 12. いい運動になるから   |
| 4. 待ち時間が短いから      | 13. 環境にやさしいから   |
| 5. 早朝や深夜の制約がないから  | 14. 他に手段がないから<br>(鉄道やバス路線が通っていない、免許や車を持っていない、<br>自動車通勤が認められていない、など) |
| 6. 歩く距離が短いから      | 15. その他(具体的に)   |
| 7. 乗換えが要らないから     |   |
| 8. 移動中に他のことができるから |   |
| 9. 雨天でも濡れないから     |   |

問10 問7で選んだ交通手段は、どのような目的で出かけるときによく使いますか。(2つまで)

1. 業務(販売・配達・仕入れなど) 2. 買物 3. 食事・社交・娯楽など 4. 通院 5. 送迎  
6. その他(具体的に: \_\_\_\_\_)

～～ 廃線直前(平成16年ごろ)の旧日立電鉄線(電車)に関してお伺いします。～～

問11 旧日立電鉄線の電車をどの程度利用されていましたか。(1つのみ)

- 〔 1. ほぼ毎日 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 殆ど利用しなかった 5. 全く利用しなかった 〕

※ 1.～3.と回答された方は、問12 へ、

4.または5.と回答された方は、問13 へ、進んで下さい

問12 旧日立電鉄線の電車を主にどのような目的で利用されていましたか。(3つまで)

- 〔 1. 通勤 2. 通学 3. 業務(販売・配達・仕入れなど) 4. 買物 5. 食事・社交・娯楽など  
6. 通院 7. 送迎 8. その他(具体的に: \_\_\_\_\_) 〕

問13 お住まいから線路(跡地)までの距離(徒歩での所要時間)は、どのくらいですか。(1つのみ)

- 〔 1. 100m以内(1分程度) 2. 200m～299m(3分程度) 3. 300m～499m(6分程度)  
4. 500m～1,000m(10分程度) 5. 1,000m以上(15分以上) 〕

資料A「環境にやさしく快適な新交通(BRT)」をご覧ください、

～～ 日立電鉄線跡地に新交通(BRT)が運行された場合を想定してお答え下さい。～～

問14 資料Aの地図に示した「導入ルート(案)」上のお住まいから最も近い場所で新交通(BRT)に乗り降りできるとしたら、どの程度の利用が考えられますか。①、②についてお答え下さい。

①通勤・通学では、どのくらい利用されますか。(通勤・通学されている方だけ、1つのみ)

- 〔 1. ほぼ毎日 2. 週に2～3回 3. 週に1回 4. 月に2～3回 5. 月に1回  
6. 半年に2～3回 7. 半年に1回 8. 年に1回 9. 利用しない 〕

②通勤・通学以外の外出では、どのくらい利用されますか。(1つのみ)

- 〔 1. ほぼ毎日 2. 週に2～3回 3. 週に1回 4. 月に2～3回 5. 月に1回  
6. 半年に2～3回 7. 半年に1回 8. 年に1回 9. 利用しない 〕

※②で 1.～8.と回答された方は、問15 へ、

9.と回答された方は、問17 へ、進んで下さい

問15 主にどのような目的で利用されますか。(2つまで)

- 〔 1. 業務(販売・配達・仕入れなど) 2. 買物 3. 食事・社交・娯楽など 4. 通院 5. 送迎  
6. その他(具体的に: \_\_\_\_\_) 〕

問16 特にどちらの方面へ行かれる時に利用されますか。(3つまで)

1. 旧久慈浜駅周辺 2. 大壺駅周辺 3. 旧水木駅・大沼駅・河原子駅周辺  
4. 常陸多賀駅周辺 5. 旧桜川駅・鮎川駅周辺 6. 日立駅周辺 7. 水戸・東京方面  
8. 常陸太田方面 9. 高萩・いわき方面 10. その他(具体的に: \_\_\_\_\_ 市 \_\_\_\_\_ 町)

問17 あなたが新交通(BRT)を利用される条件として何が重要ですか。①、②についてお答え下さい。

①新交通(BRT)の運行に関すること(以下の中から3つまで)

1. 運行時刻の正確さ 2. 所要時間の短さ 3. 運行頻度の高さ  
4. 自宅や通勤通学先から停留所までの近さ 5. 運行時間帯の長さ 6. 運賃の安さ  
7. 運賃のわかりやすさ 8. 定期券や高齢者等の割引  
9. JRや路線バスとの乗り継ぎやすさ(時間や安全性)  
10. 沿線の病院やスーパー、公共施設への乗り入れ 11. 日立駅や常陸多賀駅への乗り入れ  
12. その他(具体的に: \_\_\_\_\_ )

②新交通(BRT)の車両や施設に関すること(以下の中から2つまで)

1. 車両や停留所に段差がないこと 2. 運賃支払いの手続きが簡単なこと  
3. 停留所などで車両の所在地が分かること 4. 停留所に屋根やベンチがあること  
5. 停留所にトイレや地域の案内等があること 6. 停留所が明るく安全なこと  
7. 停留所に駐車場や駐輪場があること 8. 停留所までの安全な道路があること  
9. 車両内でゆったり着席できること  
10. その他(具体的に: \_\_\_\_\_ )

問18 新交通(BRT)導入に関して、その他にご意見がありましたら、ご自由にお書き下さい。

\_\_\_\_\_

アンケートは以上です。  
ご協力、どうもありがとうございました。



## II. 居住者アンケート調査の結果

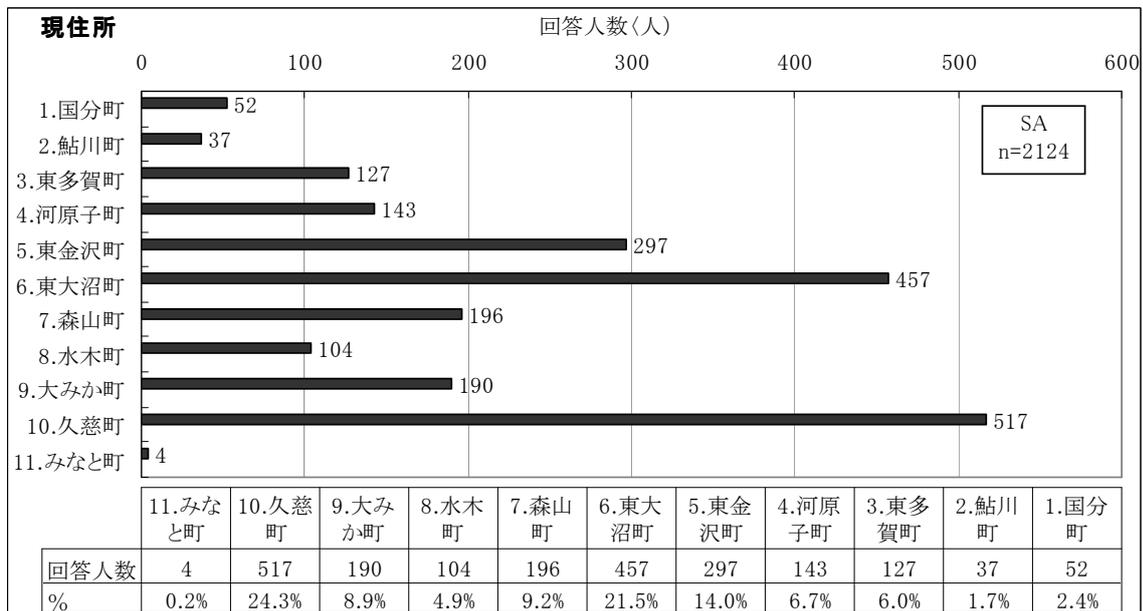
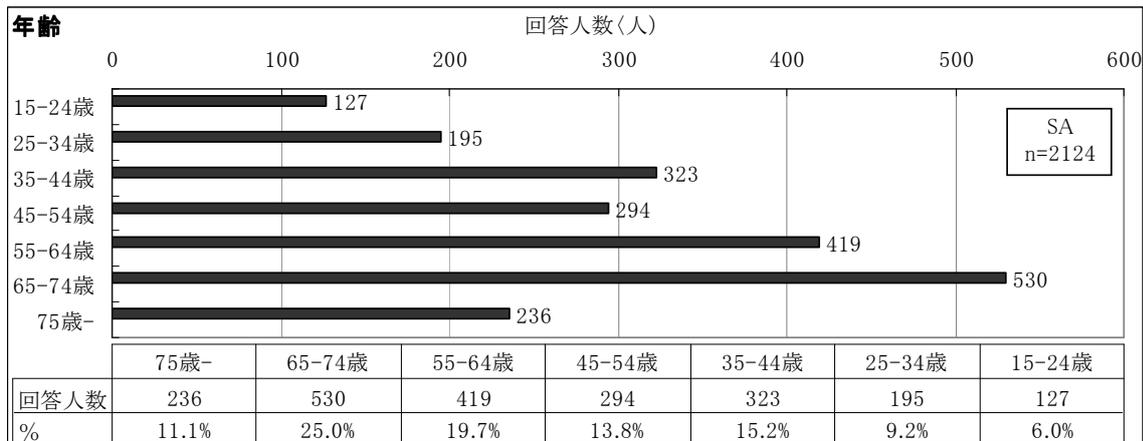
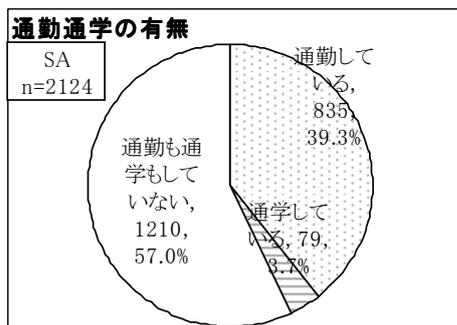
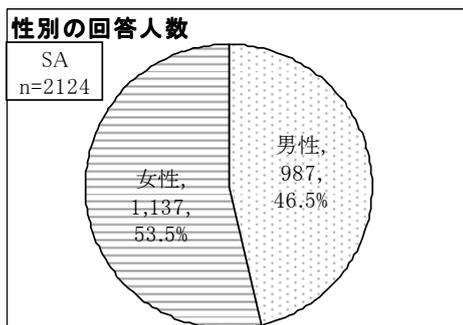
### II-1 居住者アンケート調査の単純集計

以下数値は、居住者アンケート調査（郵送＋コミュニティ）の有効回答件数を集計したものである。

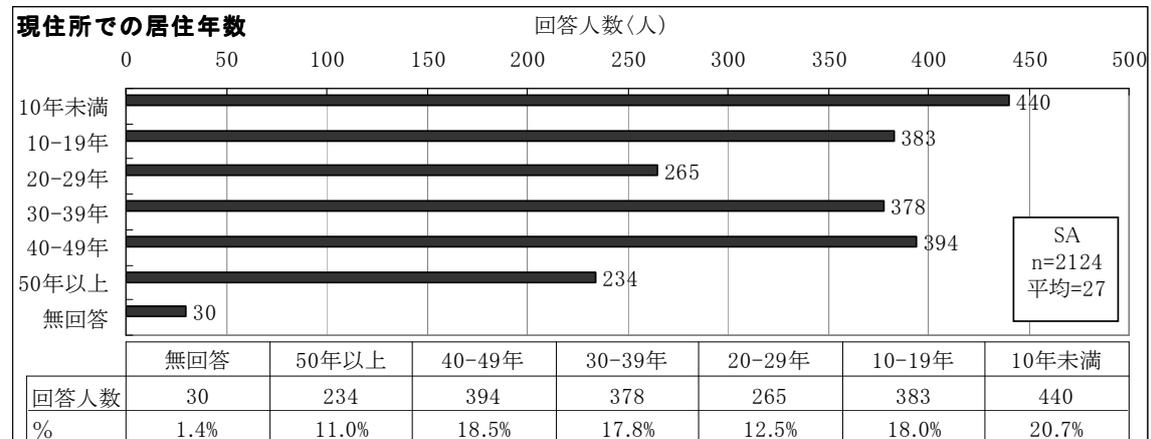
#### (1) 個人属性

- 回答者においては、女性が男性よりもやや多い。
- 通勤通学有無は、通勤者と通学者で43%である。
- 年齢は、10歳ごとの人数では65歳～74歳が最も多い。
- 現住所は、「久慈町」「東大沼町」が多い。

#### 問1 回答者ご自身について



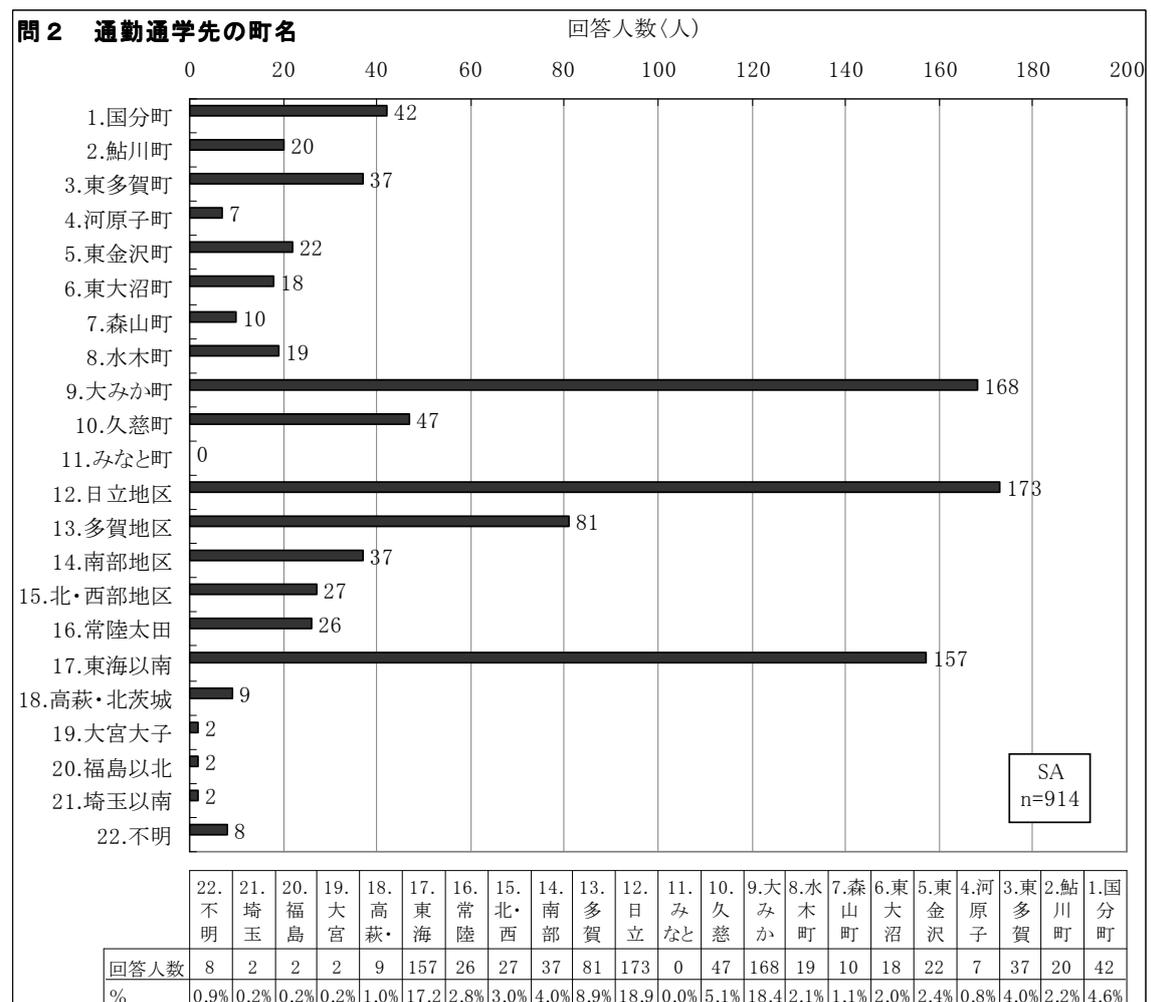
○ 居住年数は、「10年未満」から「50年以上」まで幅が広く、平均では27年である。



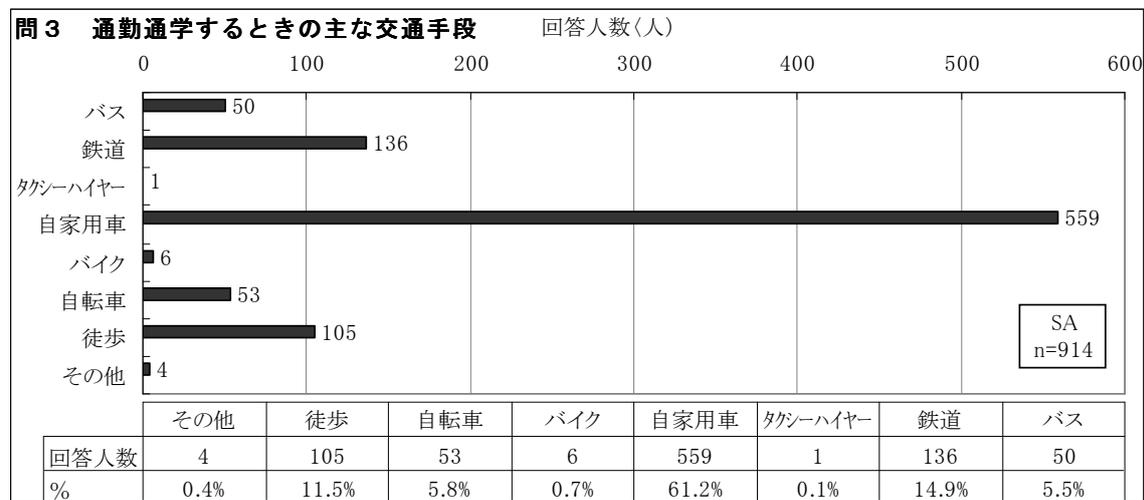
(2) 現状の交通手段

①通勤通学

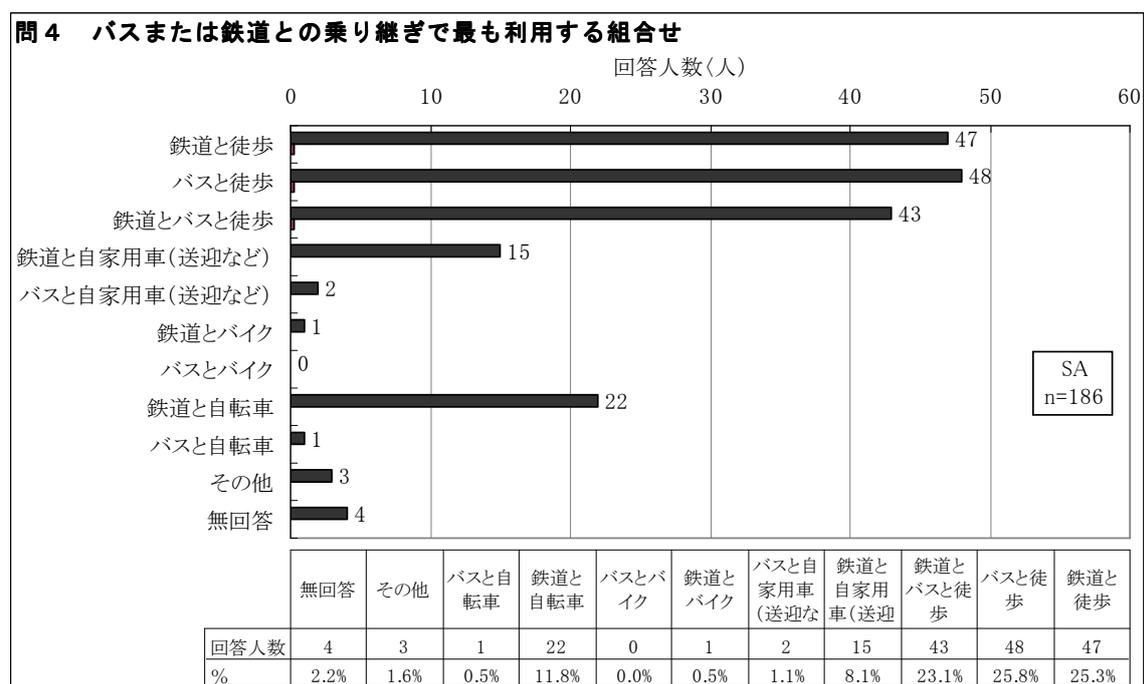
○ 通勤通学先は、「日立地区」「大みか町」「東海以南」が多い。



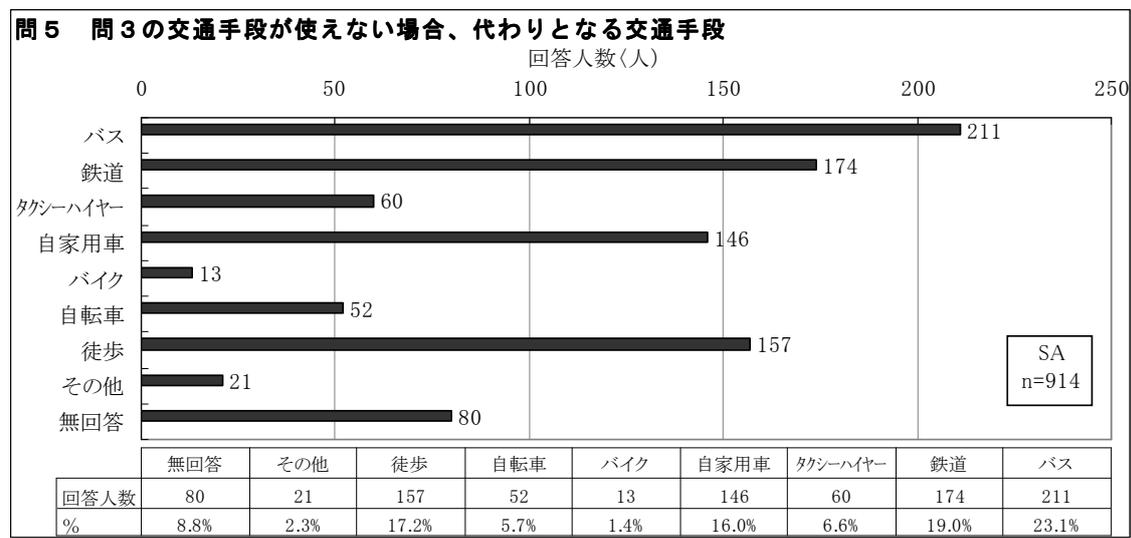
○ 通勤通学の交通手段は、自動車が際だって多いが、鉄道、徒歩、バスとつづいている。



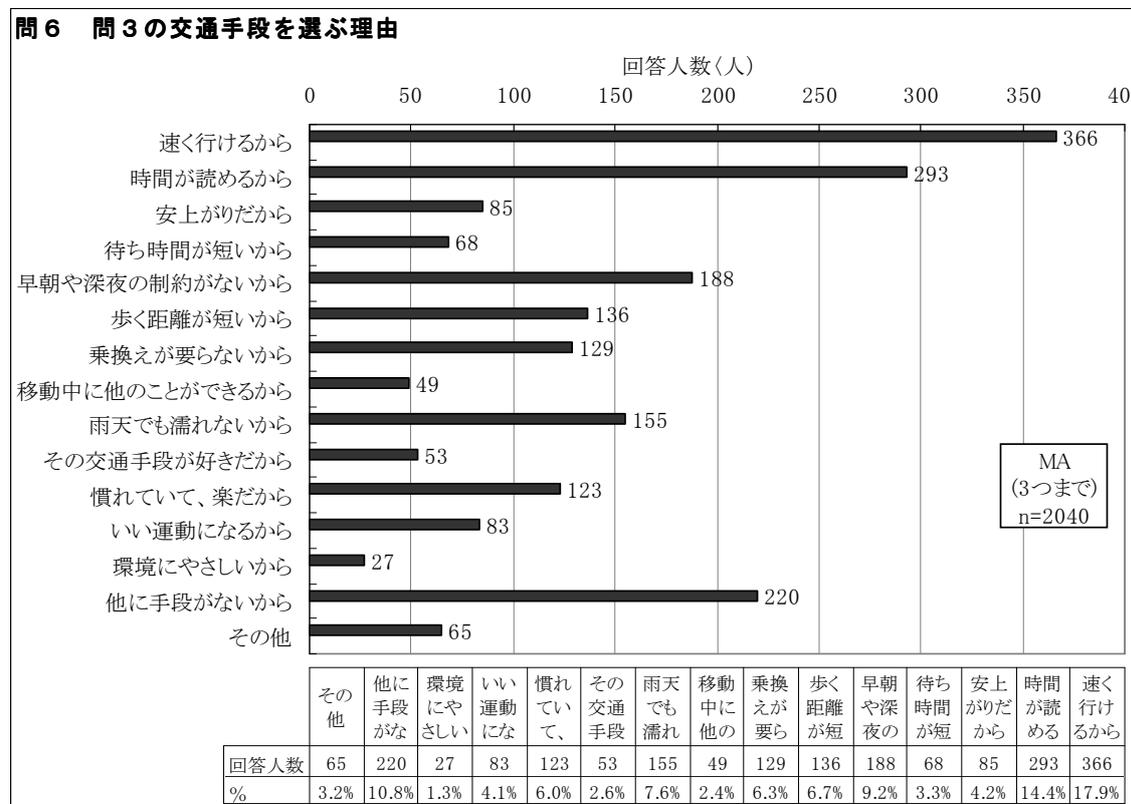
○ バスに関しては、「バスと徒歩」などバスが代表交通手段の場合と、鉄道端末の場合とがほぼ同数になっている。



○ 代わりとなる交通手段では、「バス」「鉄道」が多い。



○ 交通手段を選ぶ理由は、「速く行けるから」「時間が読めるから」「他に手段がないから」の順に多い。



## ②通勤通学以外の外出

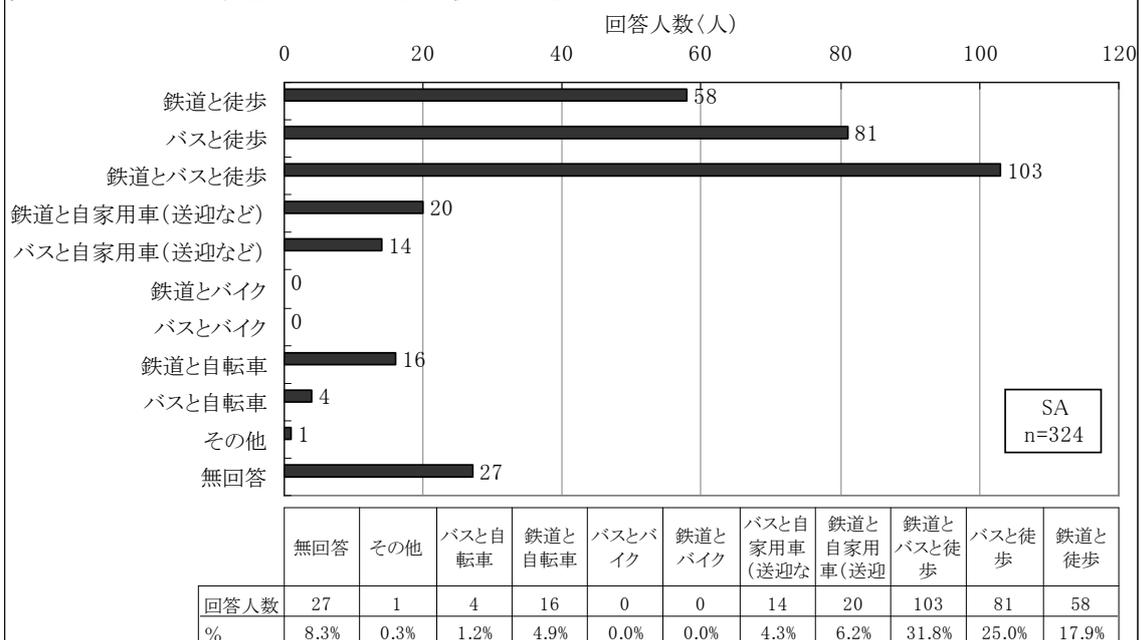
- 通勤通学以外の外出でも、「自家用車」が多い。
- 交通手段の構成比を通勤通学の場合と比べると、「自家用車」「タクシー」「バス」がより高くなっている。

### 問7 通勤通学以外で外出するときの主な交通手段

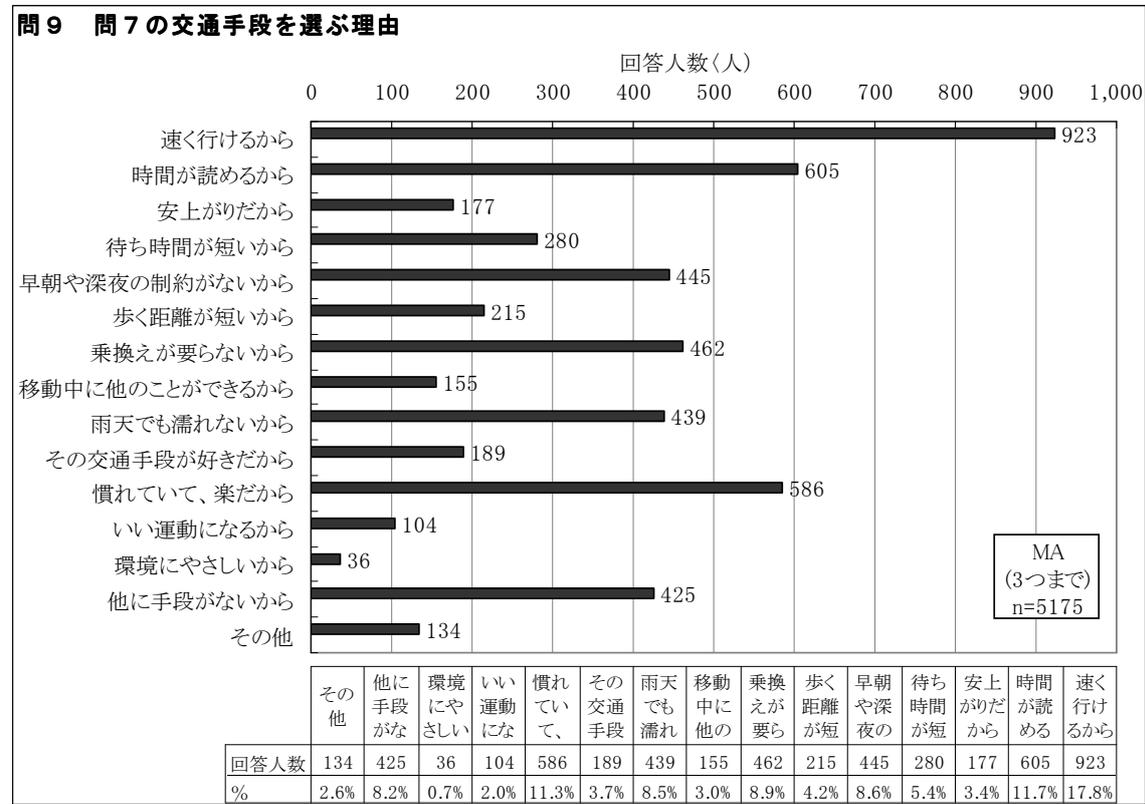


- 乗り継ぎの組合せのうち「鉄道とバスと徒歩」は103人(31.8%)である。

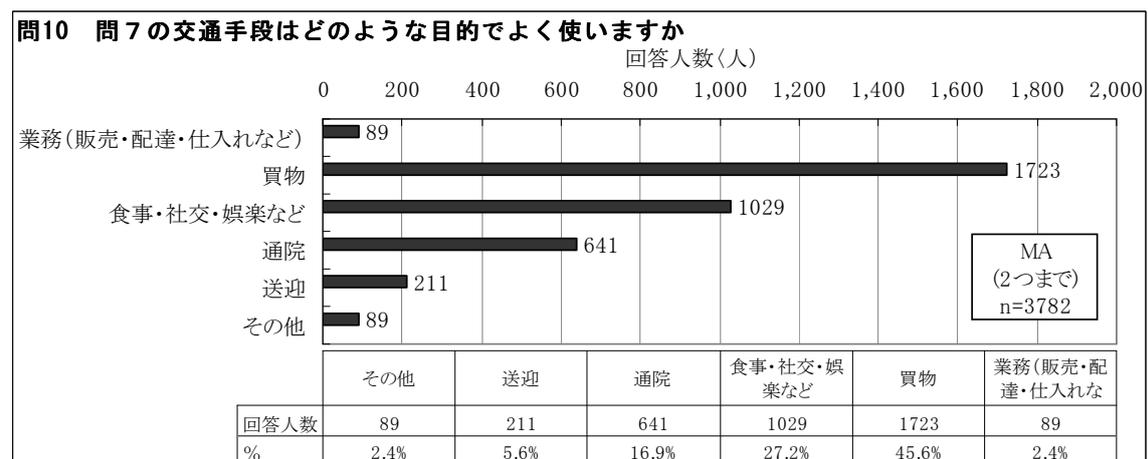
### 問8 バスまたは鉄道との乗り継ぎで最も利用する組合せ



- 交通手段を選ぶ理由は、上位二つは「速く行けるから」「時間が読めるから」で通勤通学の場合と同じである。
- 三つめは、通勤通学の場合とは異なり、「慣れていて、楽だから」が多い。

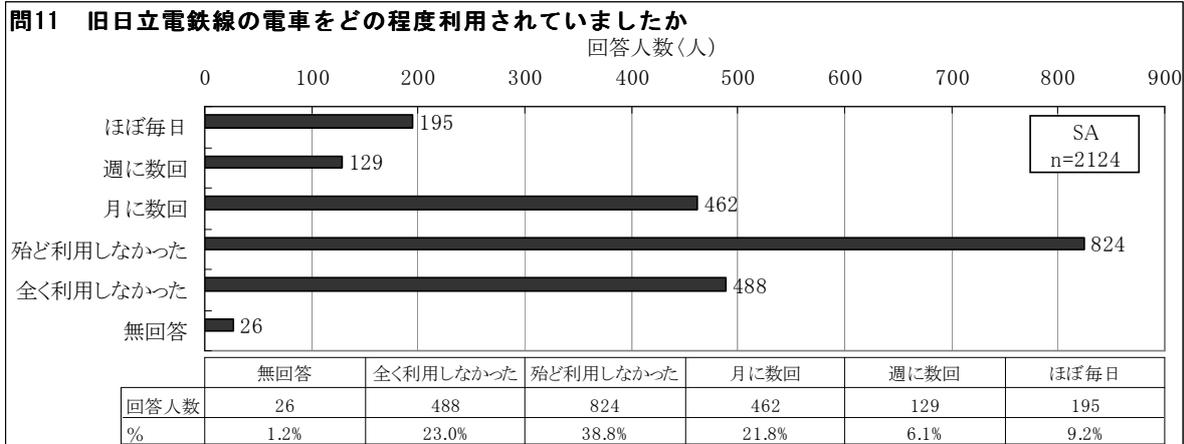


- 通勤通学以外の外出は、「買物」「食事・社交・娯楽など」「通院」の順に多い。

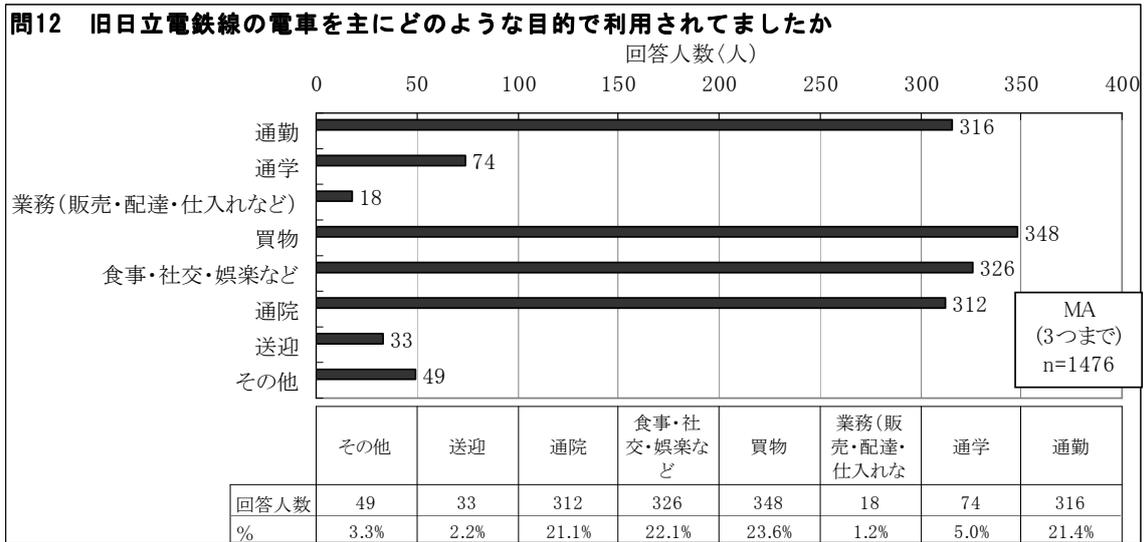


(3) 旧日立電鉄線の利用状況

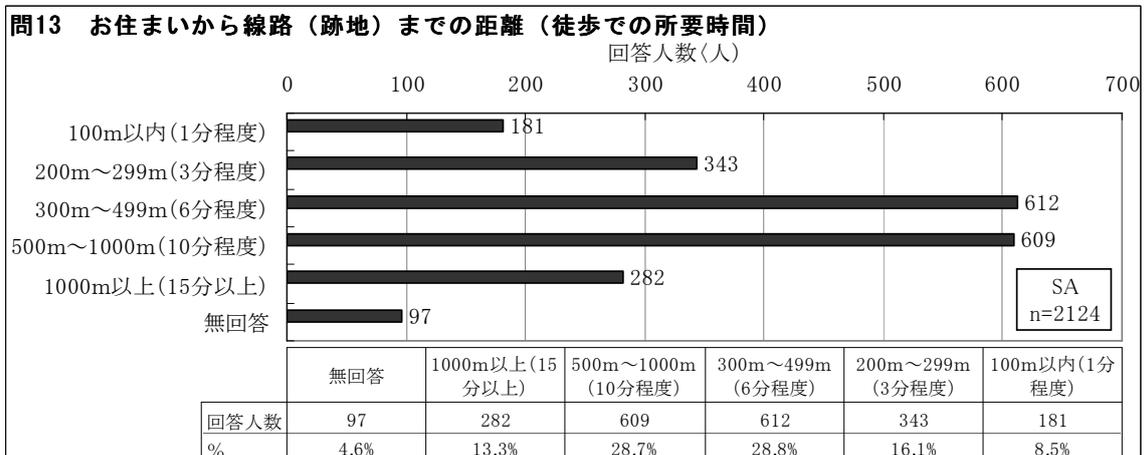
○ 「ほぼ毎日」利用していたとの回答者は195人(9.2%)である。



○ 利用の目的は、「通勤」「買物」「食事・社交・娯楽など」「通院」が多い。



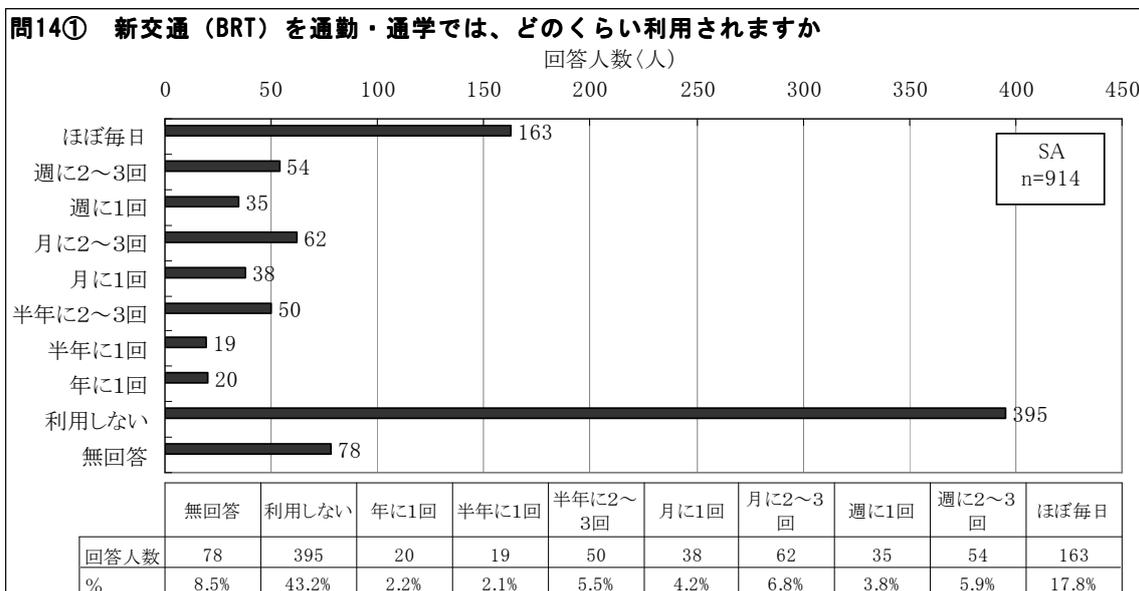
○ 線路(跡地)までの距離は、300m~1000mが多い。



(4) 新交通の利用意向

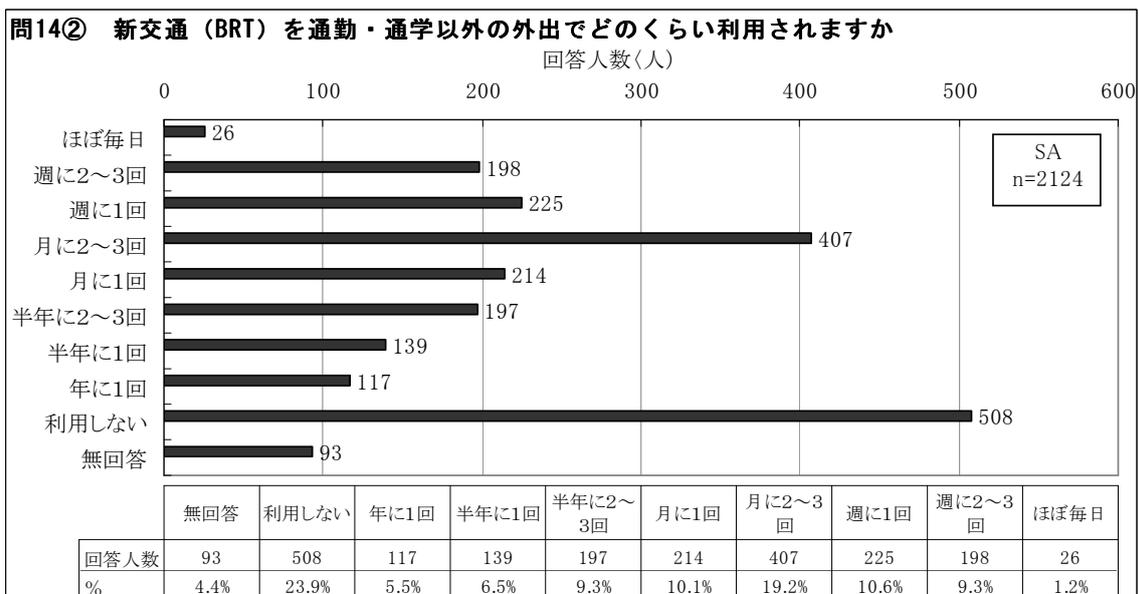
①通勤通学での利用意向

○ 「ほぼ毎日」利用との回答者は、163人(17.8%)である。

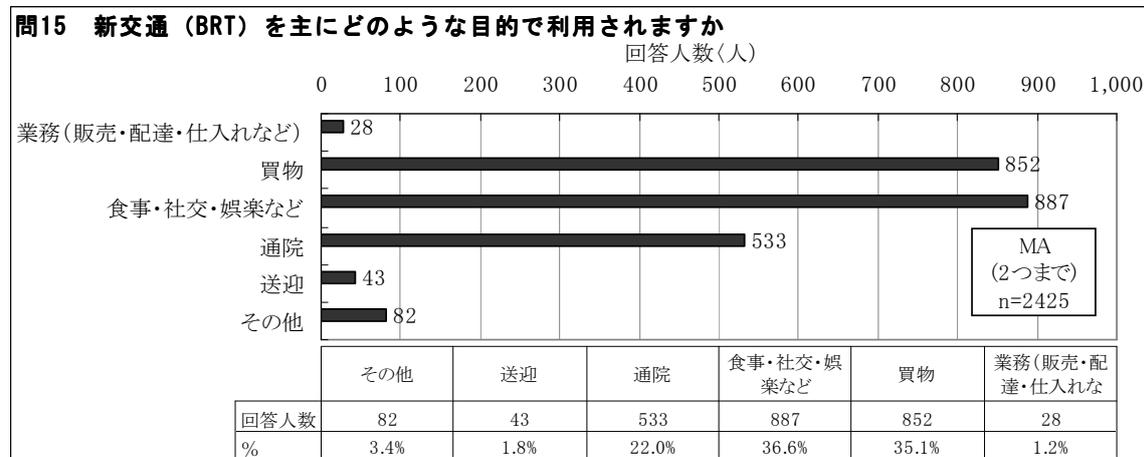


②通勤通学以外の外出での利用意向

○ 「月に2～3回」利用との回答者が最も多く、407人(19.2%)である。  
 ○ 利用頻度を考慮しなければ、「年に1回」まで含めた利用意向のある人の割合は約7割である。



○ 通勤通学以外の外出で利用する目的は、「食事・社交・娯楽など」「買物」「通院」の順に多い。

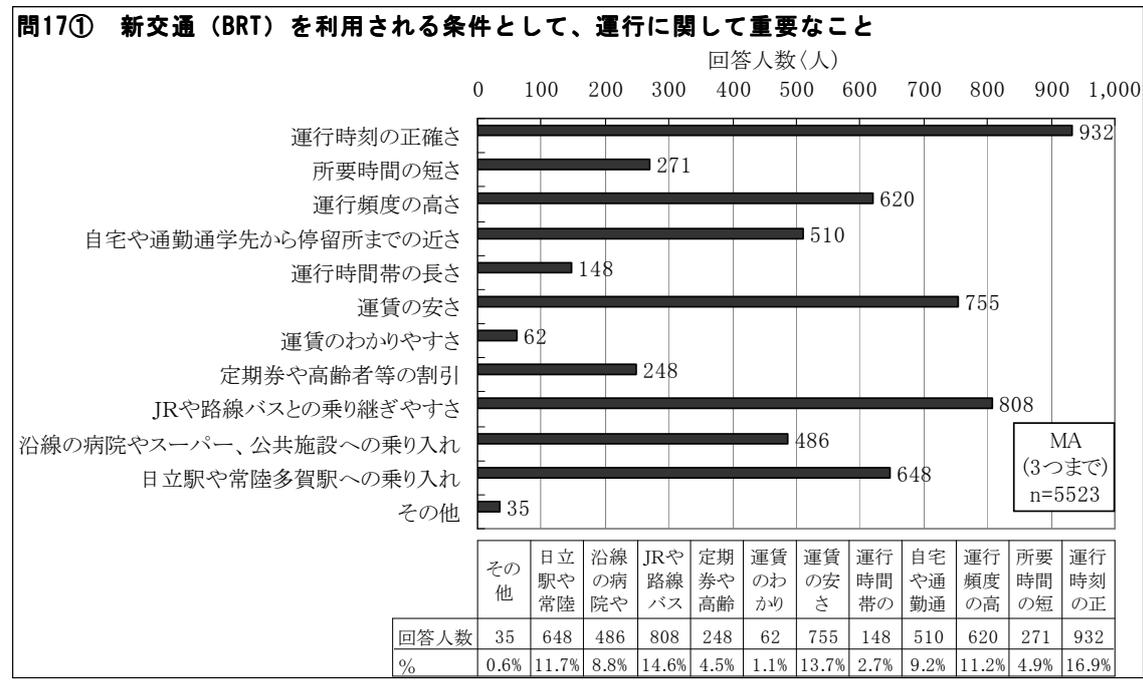


○ 利用の行き先は、「大甕駅周辺」「日立駅周辺」「水戸・東京方面」「常陸多賀駅周辺」が多い。

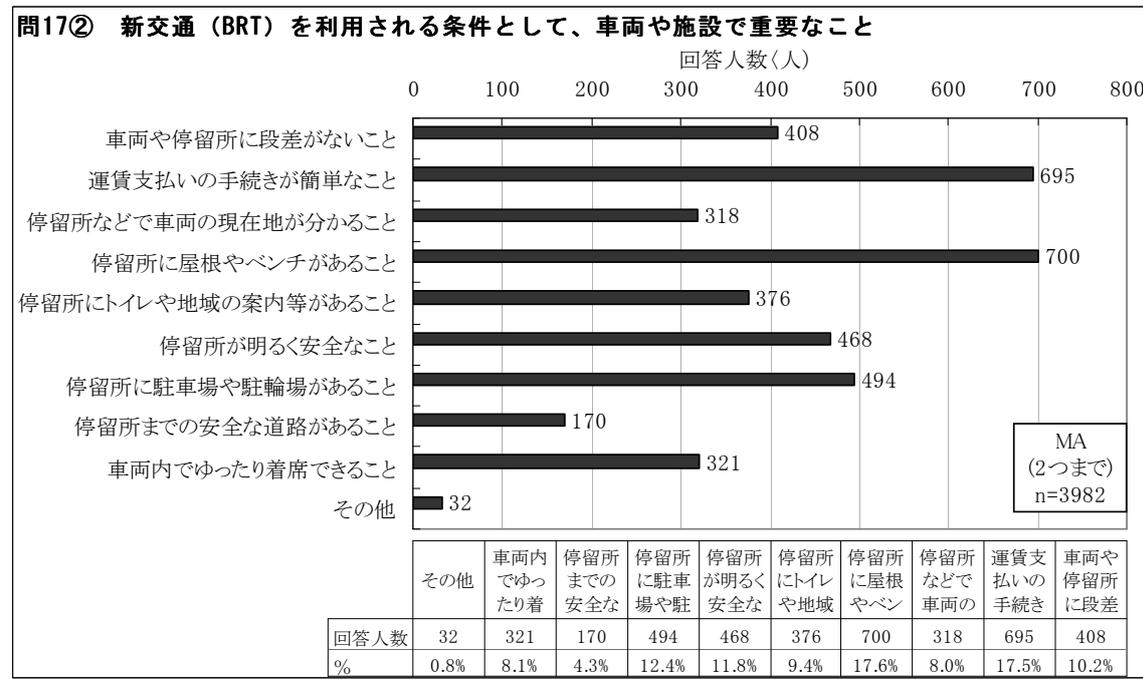


(5) 新交通への期待等

○ 運行に関しては、「運行時刻の正確さ」「JRや路線バスとの乗り継ぎやすさ」「運賃の安さ」の順に多い。



○ 車両や施設に関しては、「停留所に屋根やベンチがあること」「運賃支払いの手続きが簡単なこと」が特に多くなっている。



## II-2 居住者利用意向の分析

以下数値は、居住者アンケート調査（郵送+コミュニティ）の有効サンプル数（2,124人）を15歳以上住民基本台帳人口（31,799人）に拡大集計した結果である。集計結果の数値は、一の位を四捨五入した10単位で示す。このため、図表中およびコメント中の数値が一部で合わない箇所がある。

また、「週2,3回」以上利用する人」などの表現は、全てアンケートへの回答結果であり、実際に利用する人数を推計しているものではない。

### 1. 新交通利用のニーズ

#### (1) 個人属性からみた利用意向

- 利用者確保の基本となるターゲットは、以下の定常的な利用意向がある人。
- ・ 通勤通学で「ほぼ毎日」の利用意向がある通勤通学者；約2,950人  
「週2,3回」の利用意向まで含めると；約3,820人
  - ・ 通勤通学以外で「週2,3回」以上の利用意向がある通勤通学者以外；約1,890人

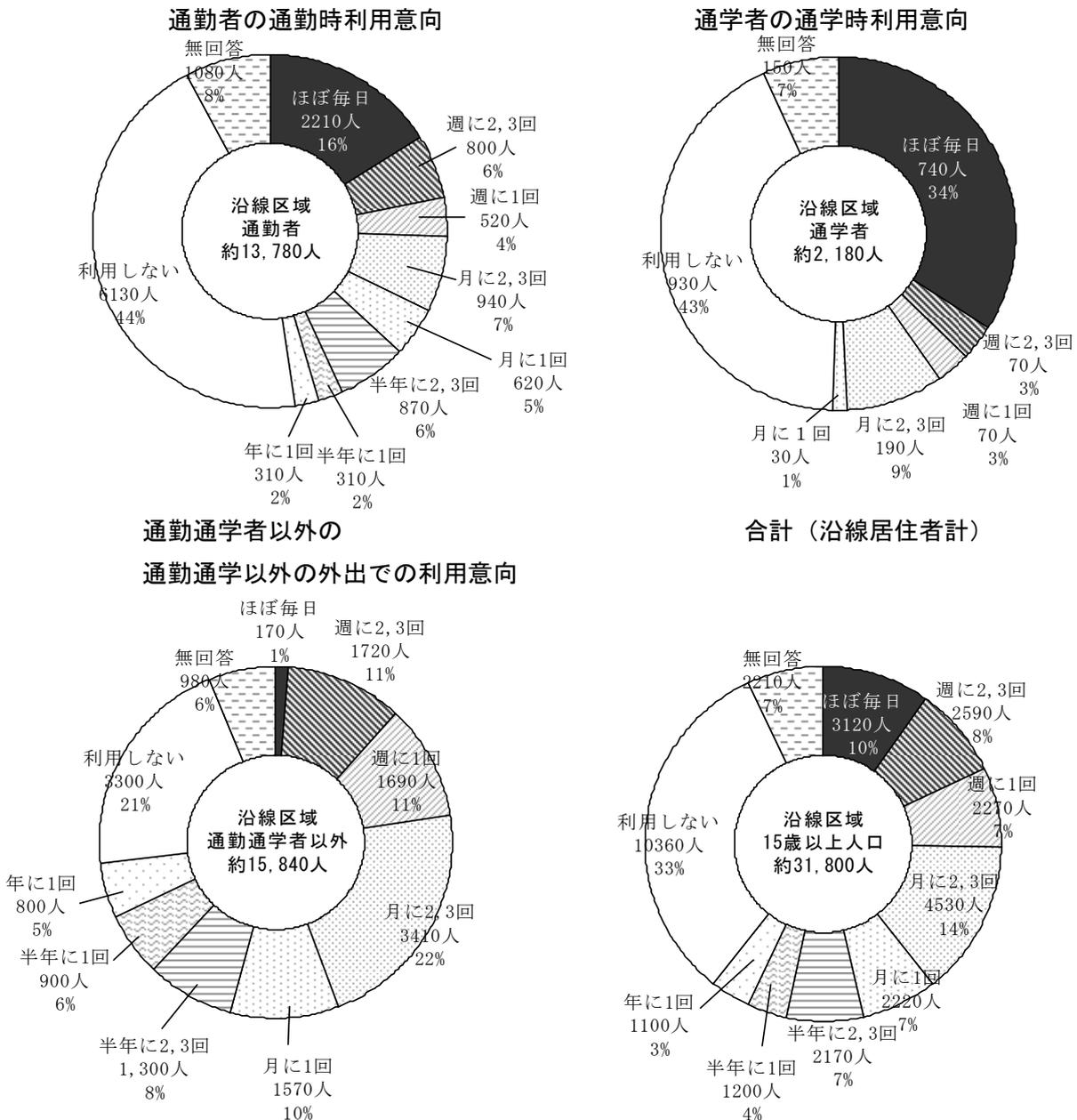


図 利用意向別の沿線居住者数（15歳以上）

- 通勤通学者以外のターゲットは、男女とも 65 歳以上の人。  
 ・「週 2, 3 回」以上の利用意向がある男性・65 歳以上；約 510 人  
 ・「週 2, 3 回」以上の利用意向がある女性・65 歳以上；約 710 人

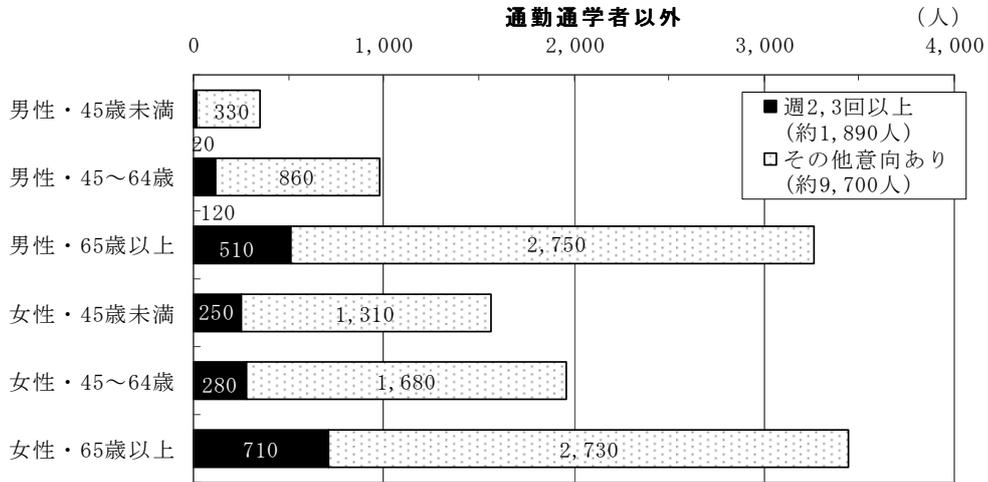


図 性別・年齢別の通勤通学以外の利用意向

(2) 利用する交通目的 (通勤通学者以外)

- 通勤通学以外の目的では、「週 2, 3 回」以上の利用意向がある人は、「買物」、「通院」、「食事・社交・娯楽等」の順番に多く、これらで大半を占める。

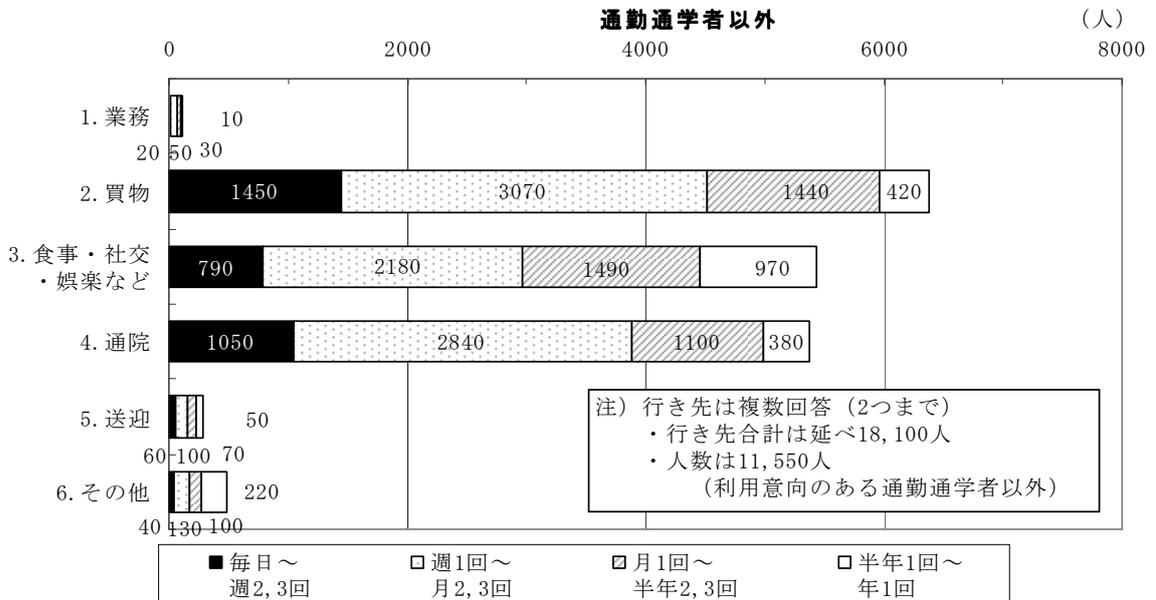


図 目的別 (通勤通学以外) の利用意向

### (3) 現住所および目的地別の利用意向

#### 1) 現住所

- 利用者確保のターゲットは、現住所からみると「久慈町」「東金沢町」「東大沼町」。
  - ・利用意向のある人が最も多い「久慈町」では、「週2,3回」以上の利用意向がある通勤者だけで約740人
  - ・JR駅の間際に位置する「東金沢町」、「東大沼町」では、「週2,3回」以上の利用意向がある通勤者が両町で約1,210人
- 住まいから旧日立電鉄線までの距離が離れると利用する人の割合は低下する。特に、「週2,3回」以上利用意向がある通勤通学者の割合は、1000m以上では300m以内の1/3程度となる。

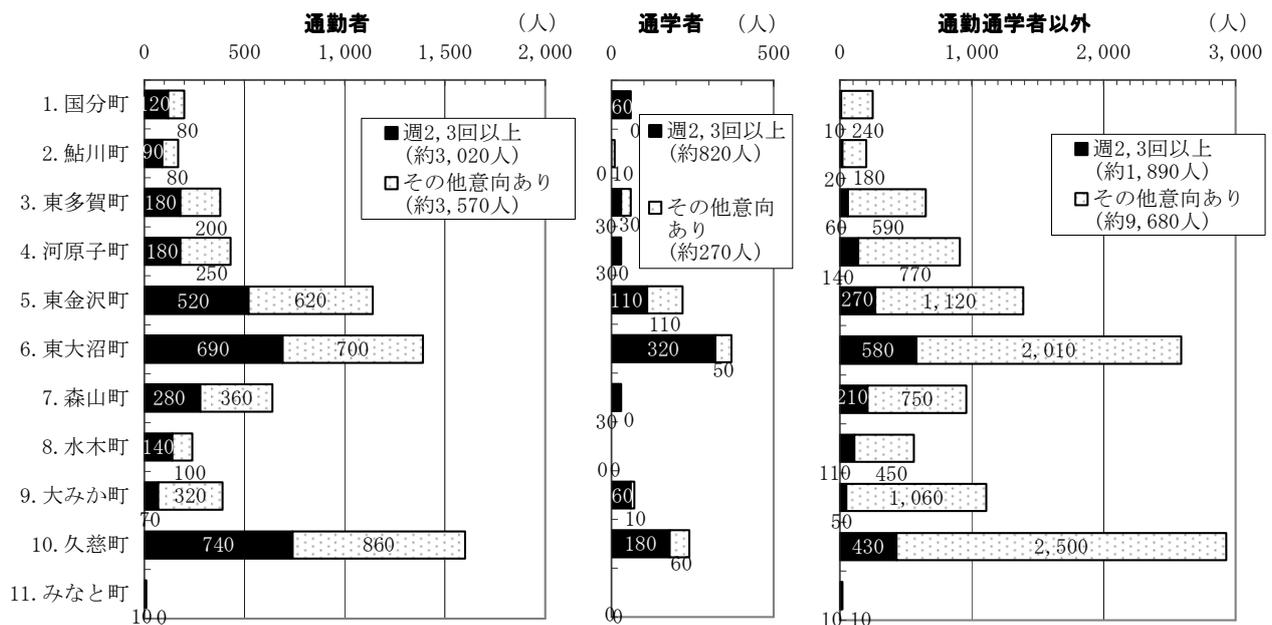


図 現住所別の利用意向

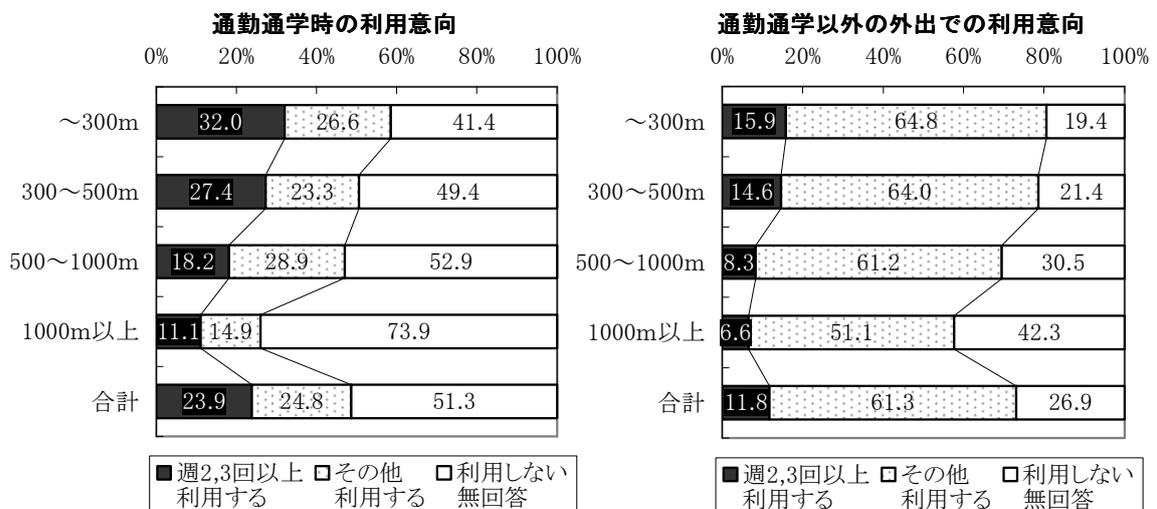


図 旧日立電鉄線跡地までの距離帯別の利用意向

## 2) 目的地

○ 利用者確保のターゲットは、目的地からみる大規模事業所がある地区と JR 駅乗換えによる市外（東海以南）地区。  
 ・利用意向のある人が多い通勤・通学先は、跡地沿線では「国分町」と「大みか町」、周辺では「日立地区」、「多賀地区」および「東海以南」である。

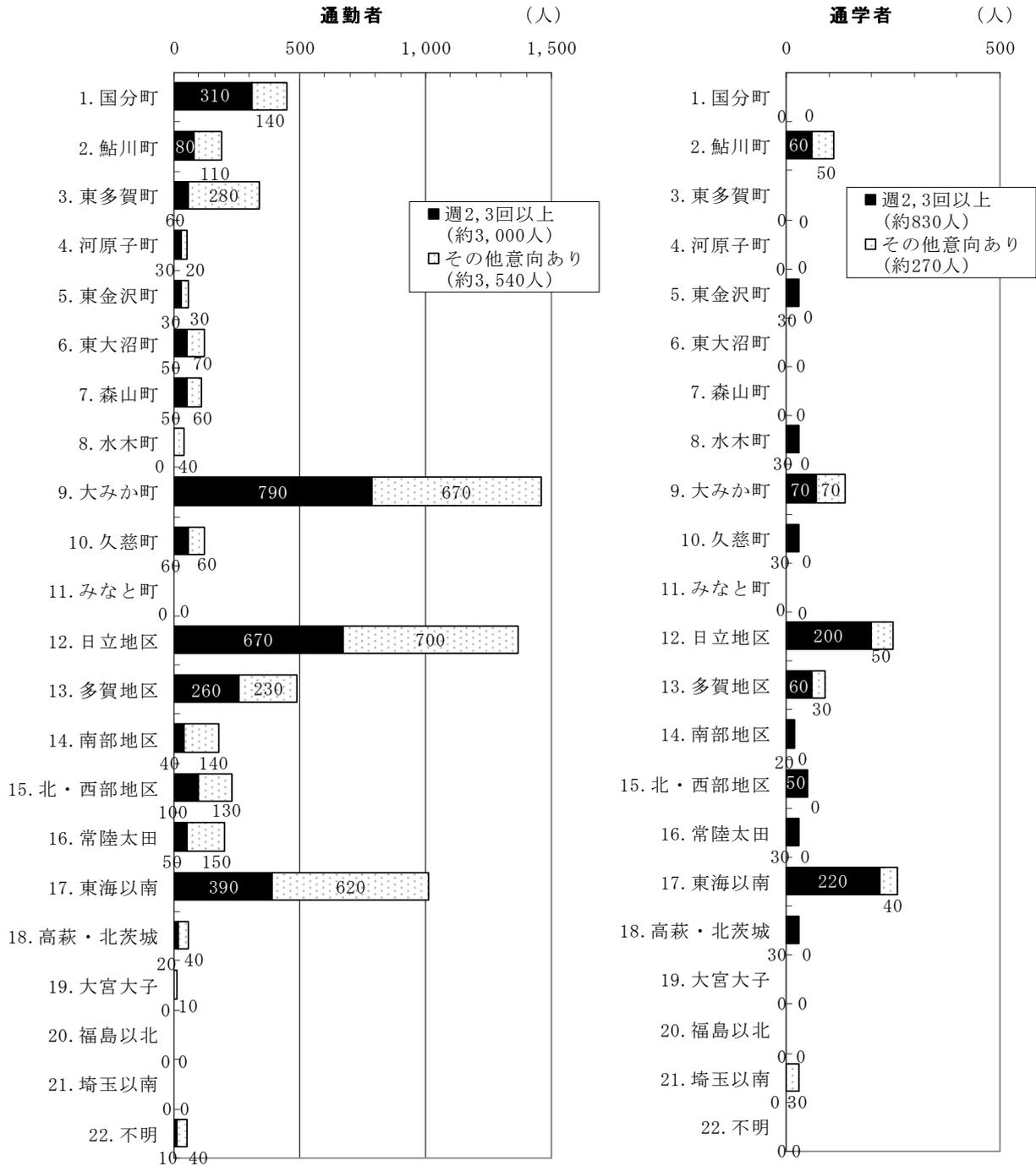


図 通勤通学先別の利用意向

○ 通勤通学者以外の外出での行き先は、跡地沿線では「大甕駅周辺」、周辺では「日立駅周辺」、「常陸多賀駅周辺」、「水戸・東京方面」等で利用意向のある人が多い。

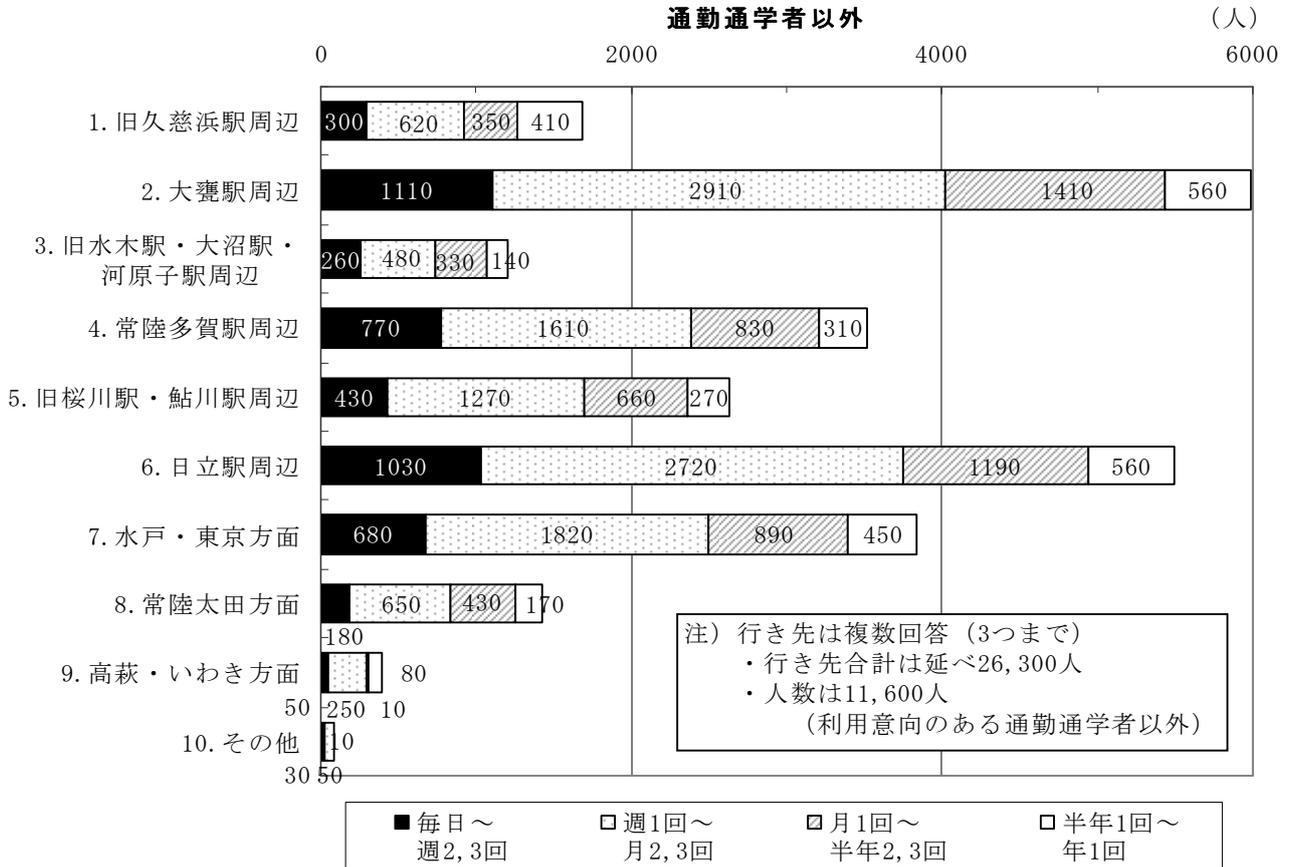


図 通勤通学以外の外出での行き先別の利用意向 (通勤通学者以外)

3) 利用意向がある人の現住所と目的地の関係

- 「週 2, 3 回」以上利用する人は、現住所と目的地からみると、跡地区間内は通勤通学で約 44%、通勤通学以外で約 59%であり、残りは跡地区間外への延伸または J R 線等も含めた乗り継ぎが必要な利用である。
- 乗り継ぎ等が必要な利用には大甕駅での乗り換えが想定される場合が多いが、それ以外の日立駅までの延伸等が必要な利用も通勤通学で約 840 人、通勤通学以外で約 290 人と推定される。
- 日立駅周辺等に延伸した場合、利用者は約 1.25 倍（約 4,580 人→約 5,710 人）に増加することが推計される。  
 \* 下表の合計欄および欄外より  
 a) 利用意向のある人全体：3,010+810+1,890=5,710 人  
 b) 日立駅延伸、大甕駅以外での乗り継ぎが必要な人：840+290=1,130 人  
 c) 跡地区間内の利用または大甕駅乗り継ぎ利用の人：a)-b)=4,580 人

表 利用意向のある（週 2, 3 回以上）通勤通学者の現住所と通勤通学先

通勤通学先	現住所	鮎川・国分	東多賀・河原子	東金沢・東大沼	森山・水木	大みか	久慈・みなと	日立地区	多賀地区(沿線除く)	東海以南	その他	合計
		通勤者	鮎川・国分	0	20	20	20	30	0	30	10	60
	東多賀・河原子	50	0	10	0	170	0	80	0	30	10	360
	東金沢・東大沼	140	30	20	0	370	10	190	180	170	80	1,210
	森山・水木	70	20	0	0	70	40	120	0	60	40	420
	大みか	30	10	30	0	0	0	0	0	0	0	70
	久慈・みなと	110	10	0	30	150	10	250	60	60	60	750
	合計	390	90	80	50	790	60	670	260	390	220	3,010
通学者	鮎川・国分	0	0	0	0	0	30	0	0	30	0	60
	東多賀・河原子	30	0	0	0	30	0	0	0	0	0	60
	東金沢・東大沼	30	0	30	30	30	0	100	30	100	100	440
	森山・水木	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	30
	大みか	0	0	0	0	0	0	0	30	0	30	60
	久慈・みなと	0	0	0	0	20	0	100	0	60	0	180
	合計	60	0	30	30	70	30	200	60	220	130	810

跡地沿線内の利用

合計： 1,680 44%

延伸や乗り継ぎが必要な利用

合計： 2,150 56%

うち、大甕駅以外での乗り継ぎや延伸が必要

840 太枠内斜体文字

網掛け：利用意向のある人が通過する最大断面

森山・水木→大みか： 1,420 人

表 利用意向のある（週 2, 3 回以上）通勤通学者以外の現住所と外出の行き先

現住所	通勤通学以外の外出の行き先（複数回答3つまでの重複カウント人数）										人数	
	旧久慈浜駅周辺	大甕駅周辺	旧水木駅・大沼駅・河原子駅周辺	常陸多賀駅周辺	旧桜川駅・鮎川駅周辺	日立駅周辺	水戸・東京方面	常陸太田方面	高萩・いわき方面	その他		合計
鮎川・国分	20	0	10	10	0	20	0	0	0	0	60	30
東多賀・河原子	60	40	50	100	60	100	70	40	0	0	520	200
東金沢・東大沼	100	620	80	330	230	480	320	70	30	10	2,270	860
森山・水木	40	210	70	190	60	110	120	0	0	10	820	310
大みか	10	0	20	20	20	10	0	30	0	0	120	50
久慈・みなと	60	240	30	110	50	320	170	40	30	0	1,050	440
合計	300	1,110	260	770	430	1,030	680	180	50	30	4,840	1,890

跡地沿線内の利用

重複カウント： 2,870 59%

延伸や乗り継ぎが必要な利用

重複カウント： 1,970 41%

うち、大甕駅以外での乗り継ぎや延伸が必要

重複カウント： 750 → 換算

290 太枠内斜体文字

## 2. 交通手段利用の観点からみた新交通への期待

### (1) 現況交通手段から新交通への転換

#### 1) 現況交通手段別にみた新交通の利用意向

- 利用意向のある人は、人数的には自動車利用者が多く、新交通の利用者は自動車利用からの転換が中心となる。「週2,3回」以上の利用意向のある人についてみると、全体で約5,710人のうち、自動車利用者が約2,610人（約46%）を占めている。
- また、バス利用者にも利用意向のある人がみられ、既存路線バスからの転換や乗り継ぎの可能性はある。

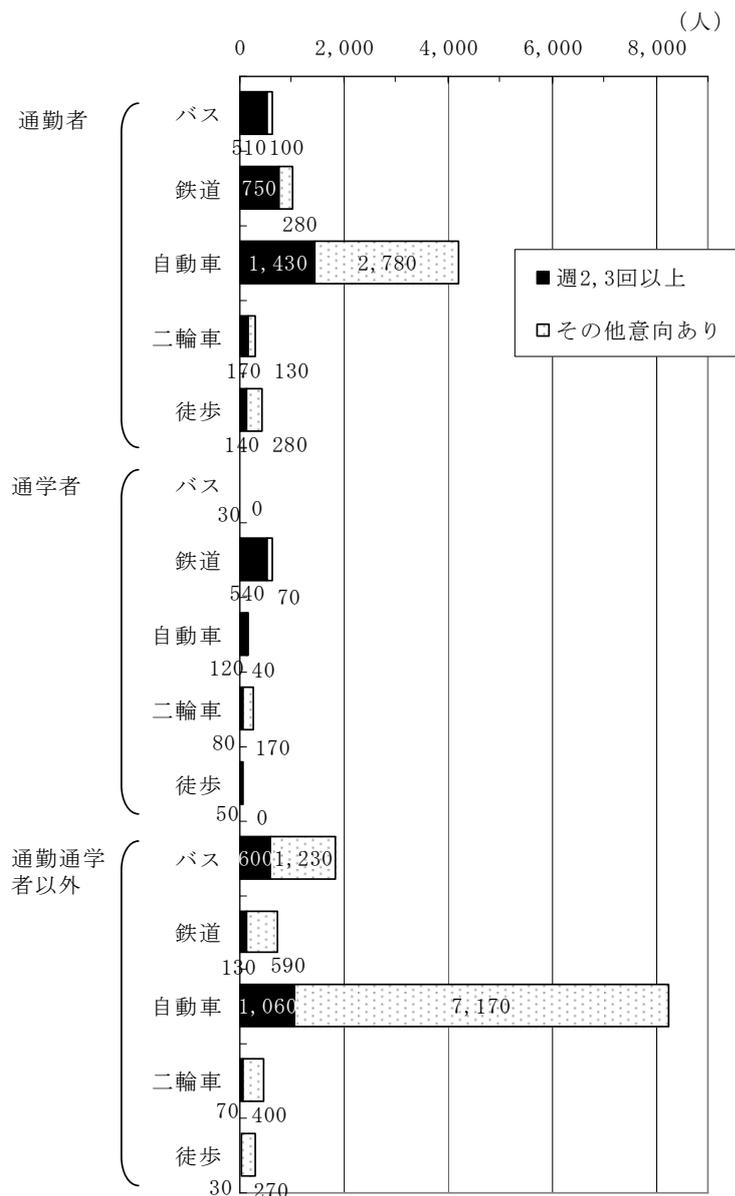
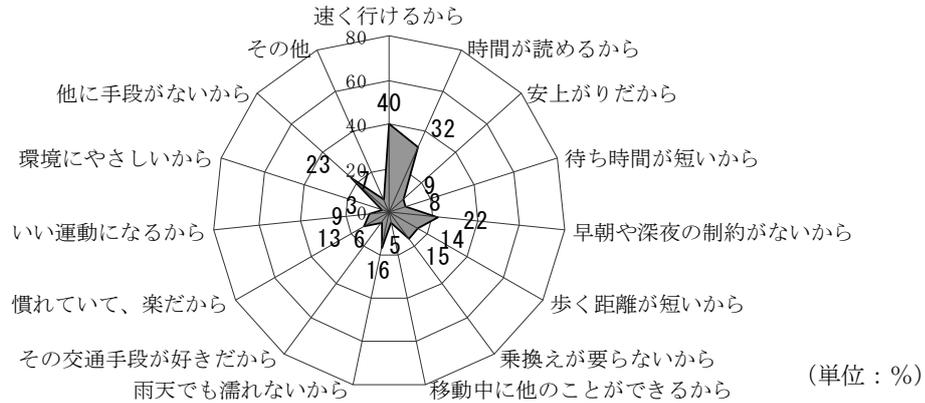


図 現況交通手段別の利用意向

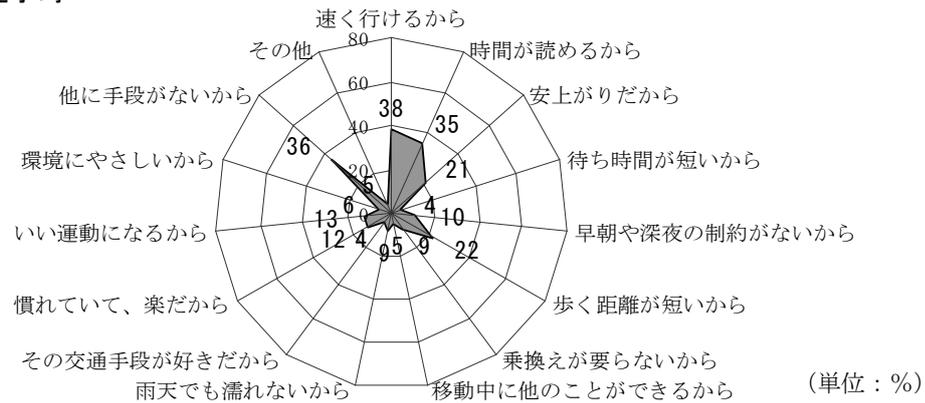
## 2) 現況交通手段の選択理由

- 通勤、通学、通勤通学以外の外出別にみると、交通目的によらず、「速く行けるから」と「時間が読めるから」を挙げる人の割合が高い。
- この他に、通学では「他に手段がないから」、通勤通学以外の外出では「慣れていて、楽だから」の割合が高い。

### 通勤時



### 通学時



### 通勤通学以外の外出

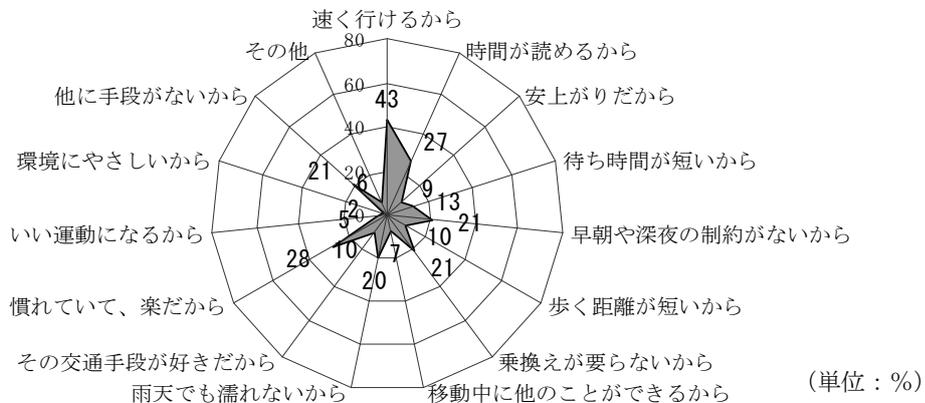


図 交通目的による交通手段選択理由の違い

- 通勤時の交通手段の選択理由を交通手段別にみると、バス利用者では「他に手段がないから」という消極的な理由を挙げる人の割合が高い。
- 鉄道利用者では、「時間が読めるから」と「速く行けるから」の割合が高い。
- 自動車利用者では、「速く行けるから」、「時間が読めるから」の他に、「早朝や深夜の制約がないから」の割合が高い。

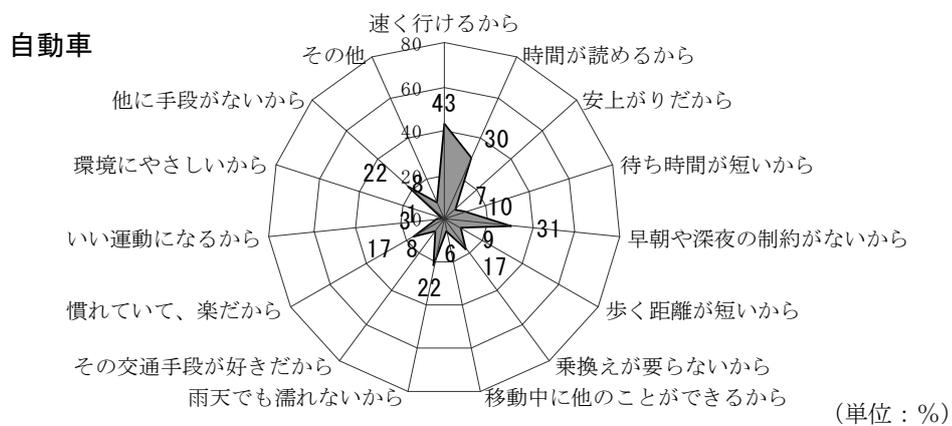
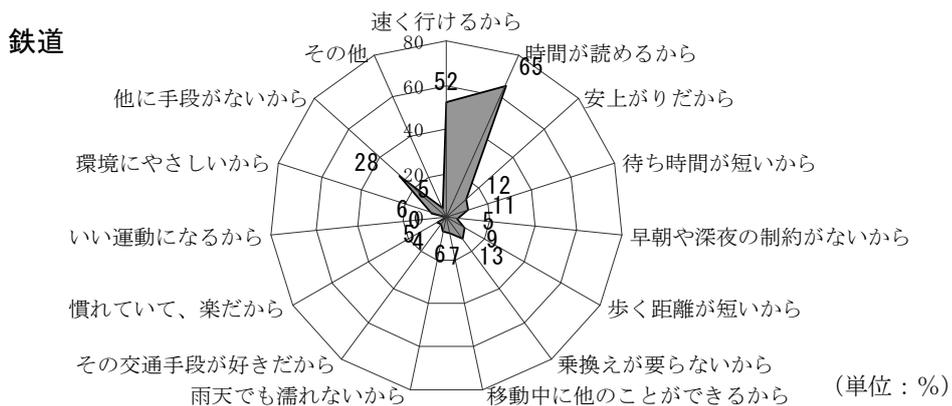
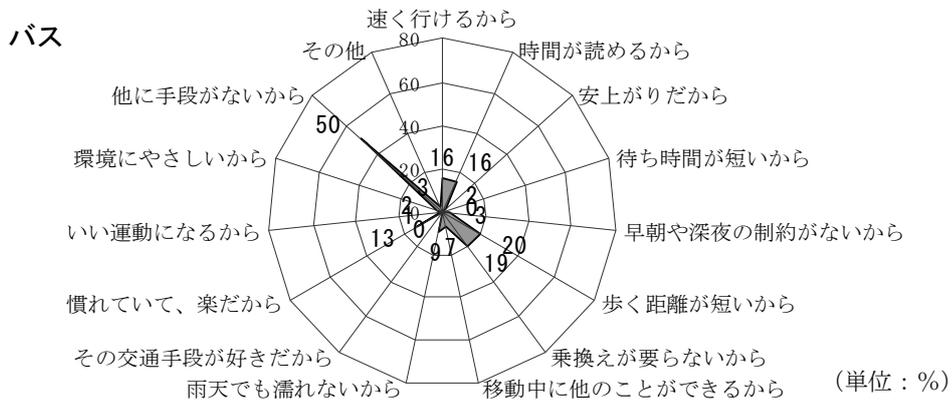
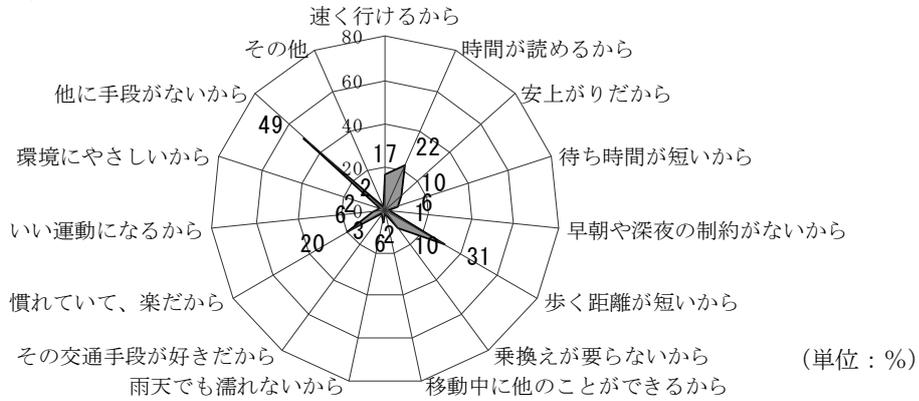


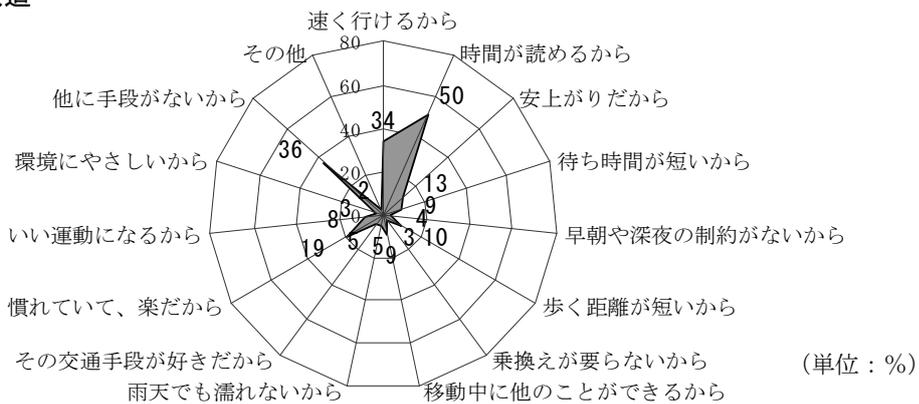
図 現況交通手段別にみた通勤時交通手段の選択理由

○ 通勤通学以外の外出における交通手段の選択理由は、通勤時とほぼ同様であるが、鉄道では「他に手段がないから」、自動車では「慣れていて、楽だから」の割合がより高くなっている。

### バス



### 鉄道



### 自動車

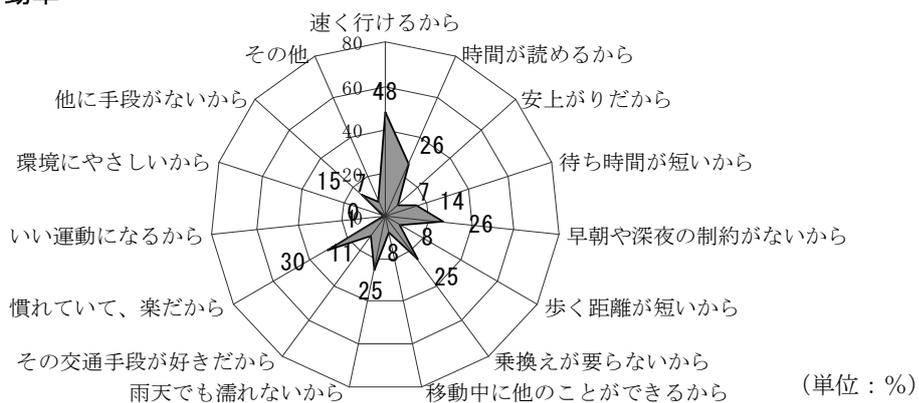


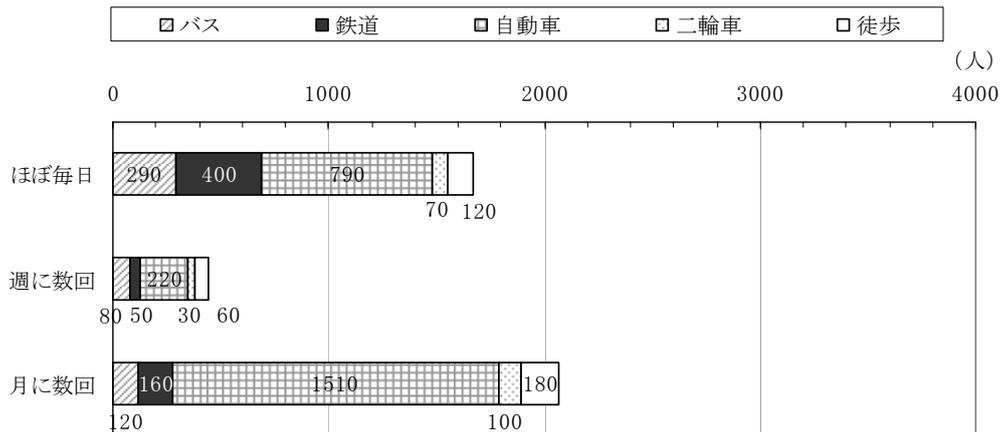
図 現況交通手段別にみた通勤通学以外の外出における交通手段の選択理由

## (2) 旧日立電鉄線利用からみた新交通への期待

### 1) 廃線に伴う現況交通手段への転換

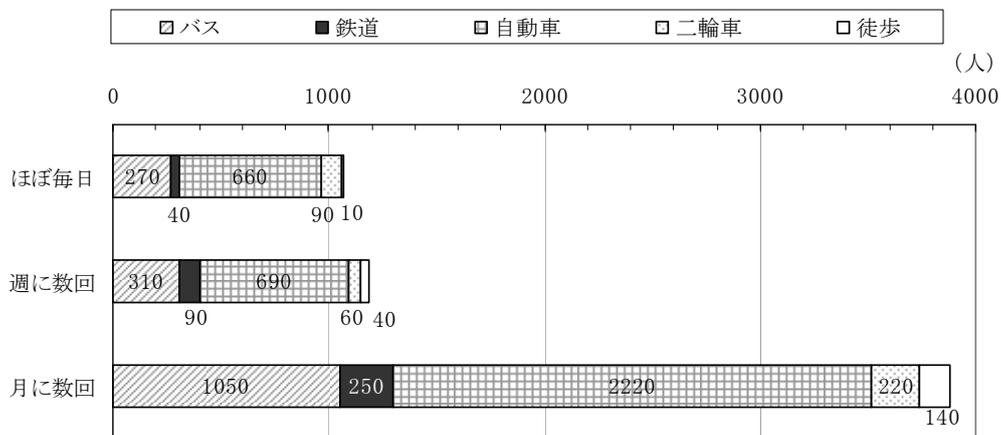
- 旧日立電鉄線の廃線に伴い現在は自動車利用に転換した人が多い。
- 通勤時に旧日立電鉄線を「ほぼ毎日」または「週に数回」利用していた人の合計は約 2,120 人であり、うち約 1,020 人（48%）が現在は自動車に転換している。
- 同様に、通勤通学者以外では約 2,240 人のうち約 1,350 人（60%）が自動車に転換している。

#### 通勤時の現況交通手段



注) 集計対象は、現在の通勤者で旧日立電鉄線を月に数回以上利用していた人（合計4,190人）。

#### 通勤通学以外の外出での現況交通手段



注) 集計対象は、現在の通勤通学者以外で旧日立電鉄線を月に数回以上利用していた人（合計6,120人）。

図 旧日立電鉄線利用者の現況交通手段

## 2) 旧日立電鉄線利用と新交通の利用意向

- 通勤時に旧日立電鉄線を定常的に利用（週に数回以上）していた約 2,120 人のうち約 1,340 人（63%）は、新交通を定常的に利用すると回答している。この割合は、通勤通学以外では約 43%に低下する。また、現在は自動車に転換している人に限ると、通勤時で約 47%、通勤通学以外で約 35%までそれぞれ低下している。
- 新交通を定常的に利用する人に占める旧日立電鉄線を利用していなかった人の割合は、通勤時が約 37%、通勤通学以外が約 24%である。

表 旧日立電鉄線利用有無と新交通の利用意向

### 通勤時（現在の通勤者）

現況交通手段	旧日立電鉄線の利用有無	新交通の利用意向別の人数（人）				新交通を定常的に利用する割合（%）	「定常的な利用」における旧日立電鉄線の利用割合
		定常的な利用	非定常的な利用	非利用	合計		
現況交通手段は自動車	定常的に利用	480	140	400	1,020	47.1%	33.6%
	非定常的に利用	370	580	560	1,510	24.5%	25.9%
	非利用	590	800	4,970	6,360	9.3%	41.3%
	合計	1,430	1,520	5,920	8,880	16.1%	100.0%
全手段	定常的に利用	1,340	250	540	2,120	63.2%	44.5%
	非定常的に利用	560	750	760	2,070	27.1%	18.6%
	非利用	1,110	1,080	7,400	9,590	11.6%	36.9%
	合計	3,010	2,080	8,690	13,780	21.8%	100.0%

### 通勤通学以外の外出（現在の通勤通学者以外）

現況交通手段	旧日立電鉄線の利用有無	新交通の利用意向別の人数（人）				新交通を定常的に利用する割合（%）	「定常的な利用」における旧日立電鉄線の利用割合
		定常的な利用	非定常的な利用	非利用	合計		
現況交通手段は自動車	定常的に利用	470	610	270	1,350	34.8%	44.3%
	非定常的に利用	290	1,430	500	2,220	13.1%	27.4%
	非利用	310	2,480	5,470	8,260	3.8%	29.2%
	合計	1,060	4,530	6,240	11,820	9.0%	100.0%
全手段	定常的に利用	970	880	390	2,240	43.3%	51.3%
	非定常的に利用	470	2,640	780	3,880	12.1%	24.9%
	非利用	450	3,150	6,120	9,720	4.6%	23.8%
	合計	1,890	6,670	7,280	15,840	11.9%	100.0%

注1) 旧日立電鉄線の利用有無

定常的に利用 : ほぼ毎日+週に数回

非定常的に利用 : 月に数回

非利用 : 殆ど利用しなかった+全く利用しなかった+無回答

2) 新交通の利用意向

定常的な利用 : ほぼ毎日+週に2,3回

非定常的な利用 : 週に1回+月に2,3回+月に1回

非利用 : 半年に2,3回+半年に1回+年に1回+利用しない+無回答

### 3) 旧日立電鉄線非利用で利用意向がある人の目的地や利用条件

○ 通勤時に新交通を利用する意向（「週2,3回」以上）がある人について、通勤先住所をみると、旧日立電鉄線を利用していなかった人についても「大みか」、「日立地区」、「鮎川・国分」が多い。

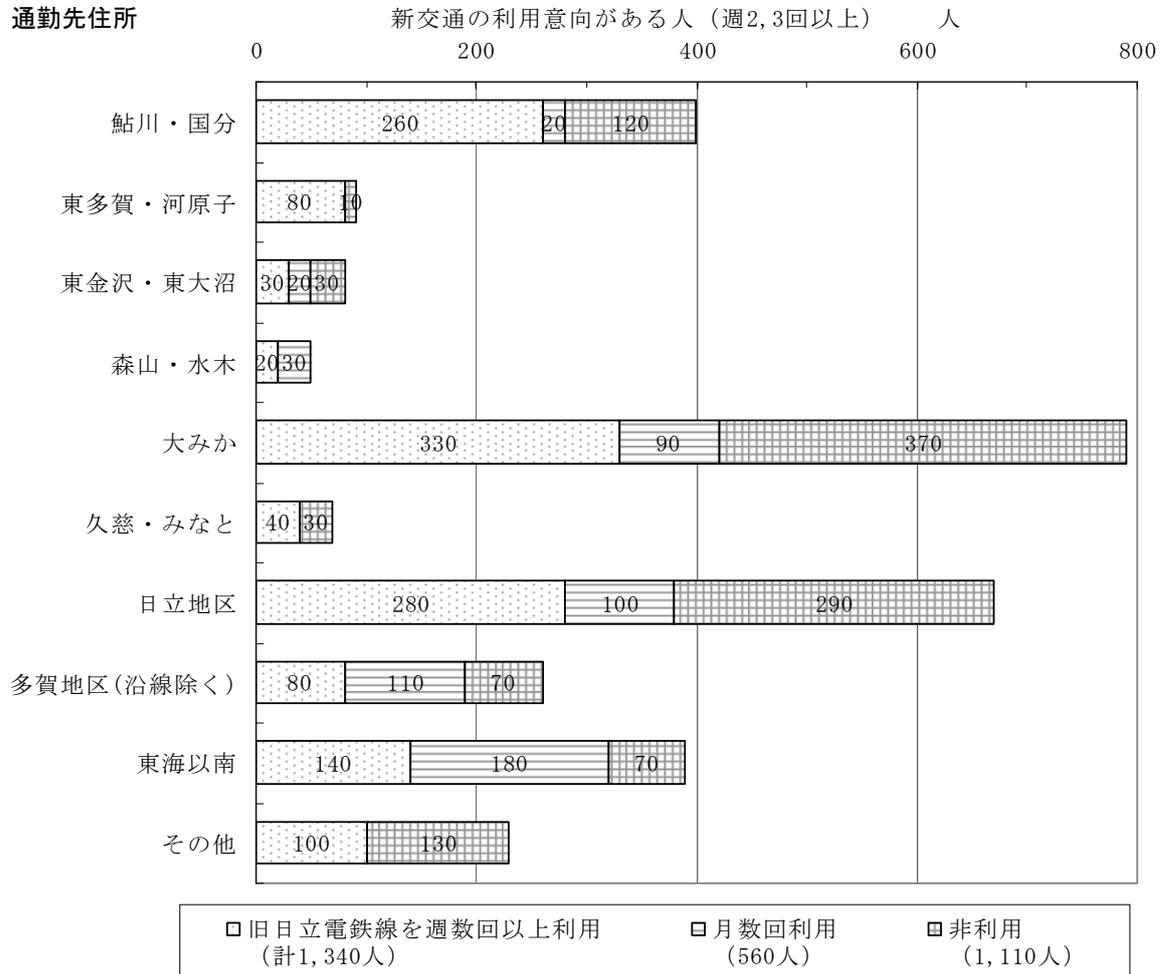


図 利用意向がある人（通勤時、週2,3回以上）の旧日立電鉄線利用有無別の通勤先分布

○ 新交通の運行計画に関わる利用条件について、項目を挙げた割合を旧日立電鉄線の利用有無別に比較すると、旧日立電鉄線を月に数回利用していた、および利用していなかった人（新交通に対しては週に2,3回以上と高頻度の利用に変更する人）は、旧日立電鉄線を週に数回以上と定常的に利用していた人よりも、「運行頻度の高さ」、「日立駅や常陸多賀駅への乗り入れ」および「JRや路線バスとの乗り継ぎやすさ」が高くなっている。

通勤時の利用意向（週に2,3回以上）のある人が重視する項目

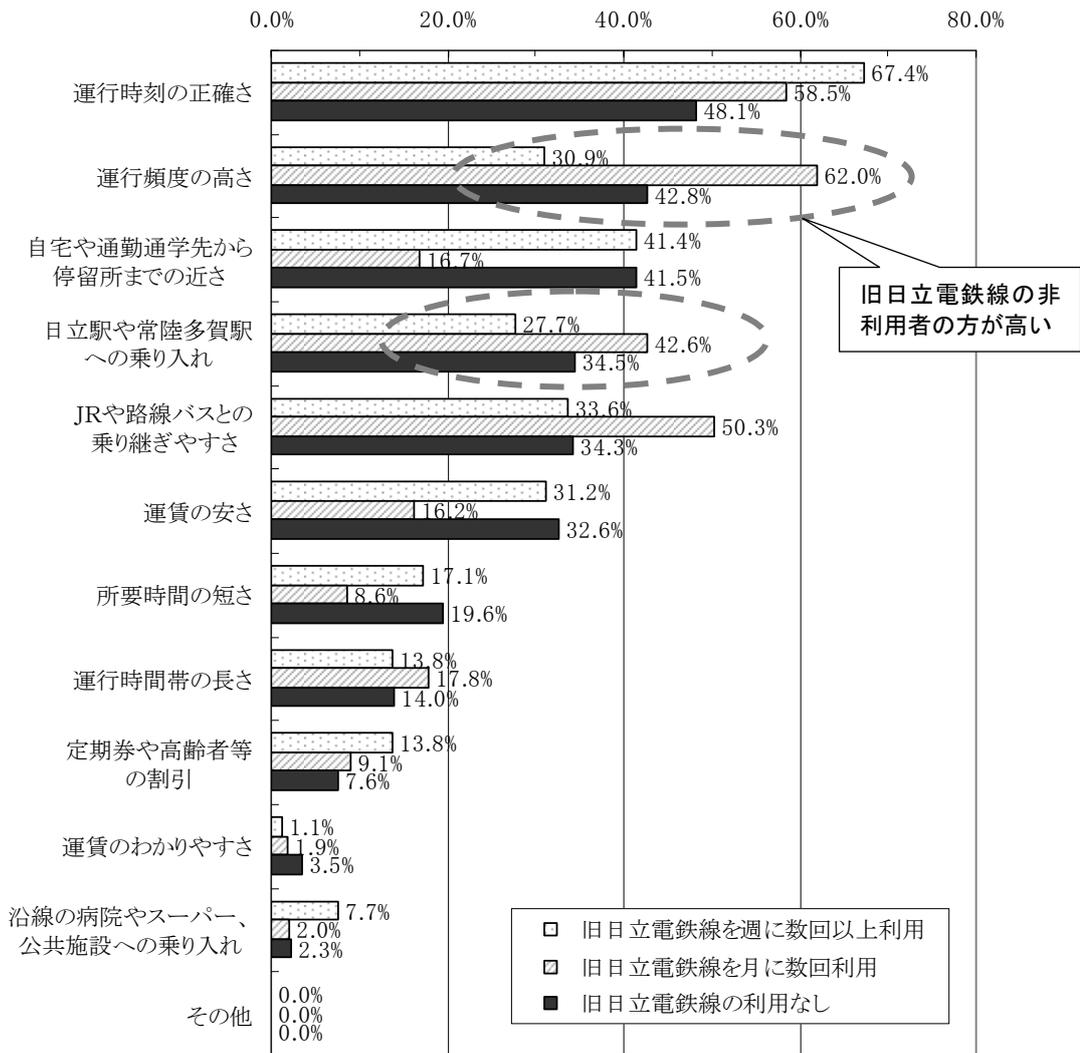


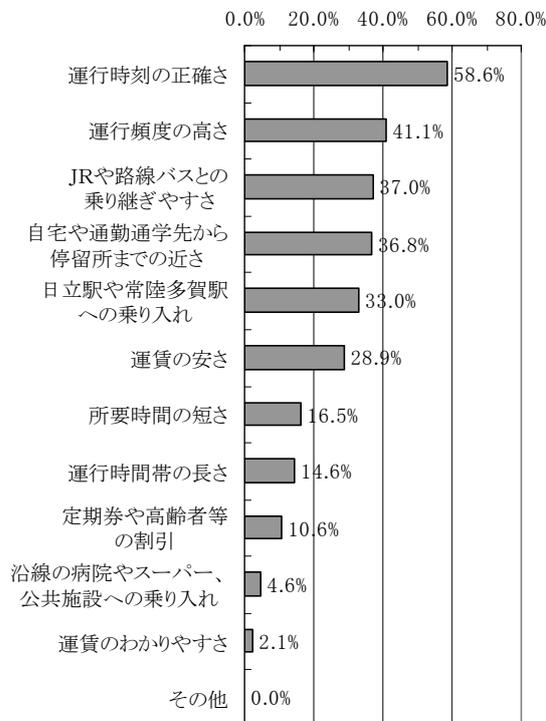
図 利用意向がある人（通勤時、週2,3回以上）の旧日立電鉄線利用有無別の運行計画に関わる利用条件

### 3. 利用にあたって重視する項目

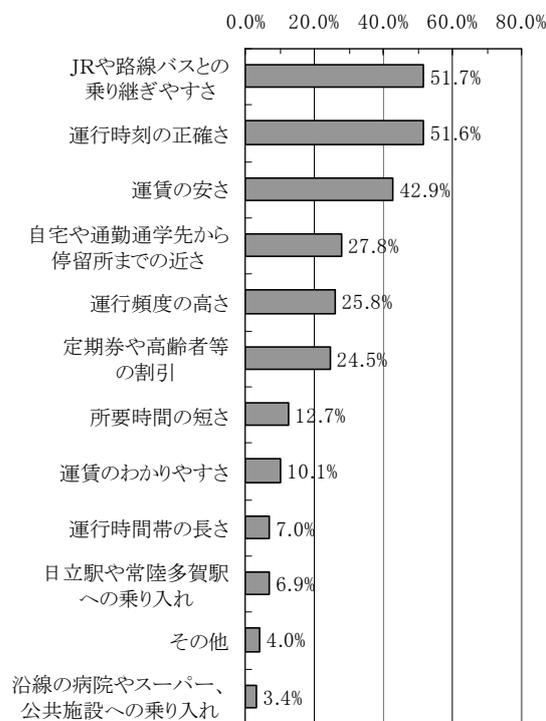
#### (1) 運行計画に関わる利用条件

○ 「週 2, 3 回」以上利用する人について、利用するための条件として挙げた割合は「運行時刻の正確さ」、「JR や路線バスとの乗り継ぎやすさ」、「運行頻度の高さ」、「運賃の安さ」が利用の目的によっては 40%以上と高い。

通勤時利用の条件



通学時利用の条件



通勤通学以外の外出での利用条件  
(通勤通学者以外)

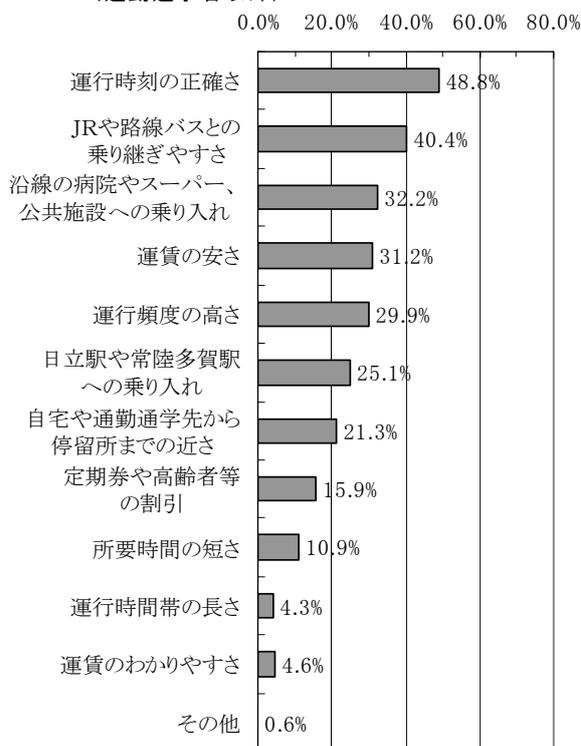


図 運行計画に関わる利用条件 (週 2, 3 回以上の利用意向のある人)

(2) 施設計画に関わる利用のため条件

○ 「週 2, 3 回」以上利用する人について、利用するための条件として挙げた割合は「運賃支払いの手続きが簡単なこと」、「停留所に屋根やベンチがあること」等が高い。

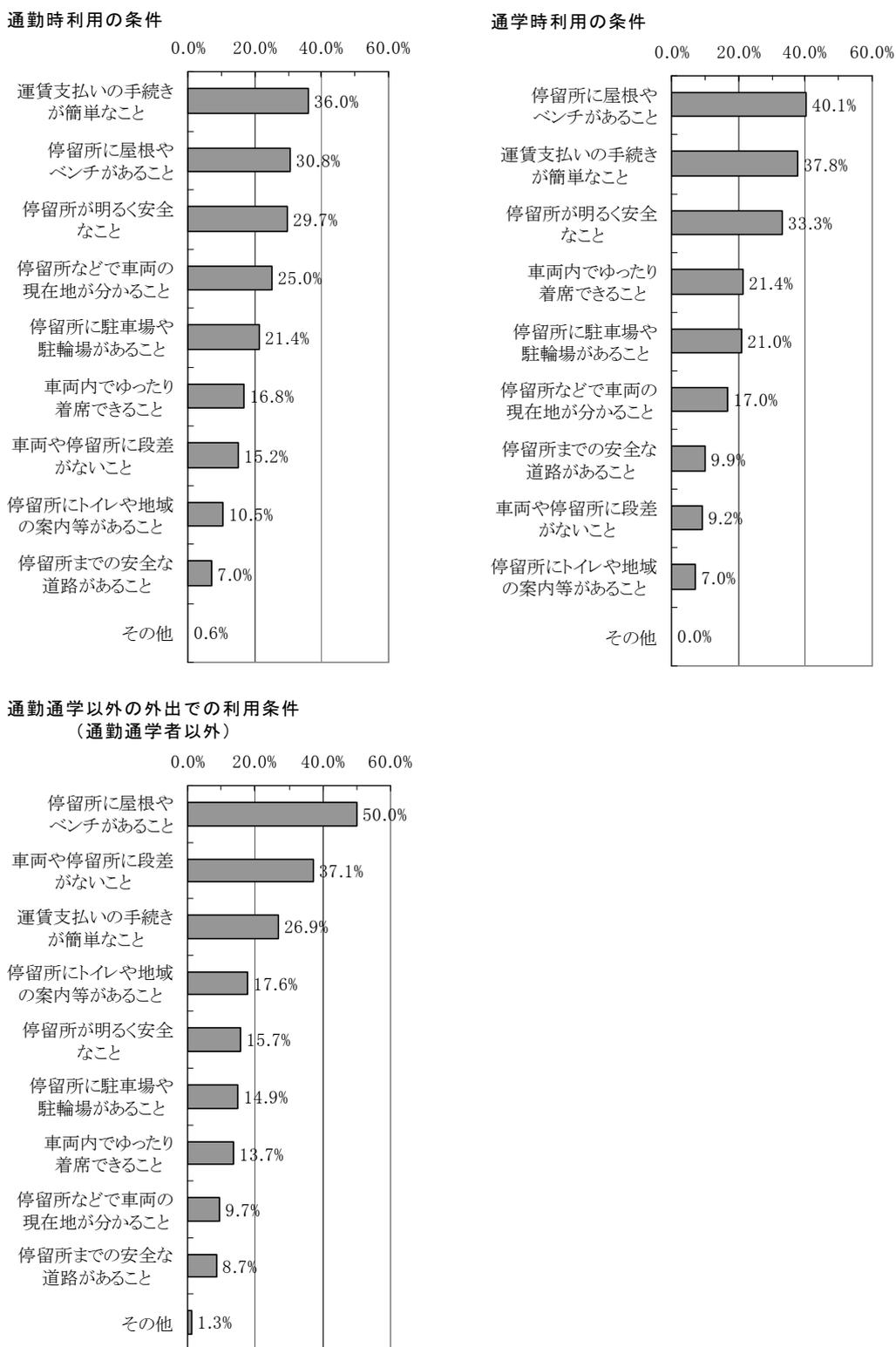


図 施設計画に関わる利用条件（週 2, 3 回以上の利用意向のある人）

#### 4. 現在利用意向のない人が利用する可能性

##### (1) 現況交通手段からみた転換可能性（代替手段）

- 通勤通学時にバス・鉄道を利用している人の代替手段は、「自動車」が多い。
- 通勤時の自動車利用のうち6割近くが、代替手段として「バス」、「鉄道」を挙げている。

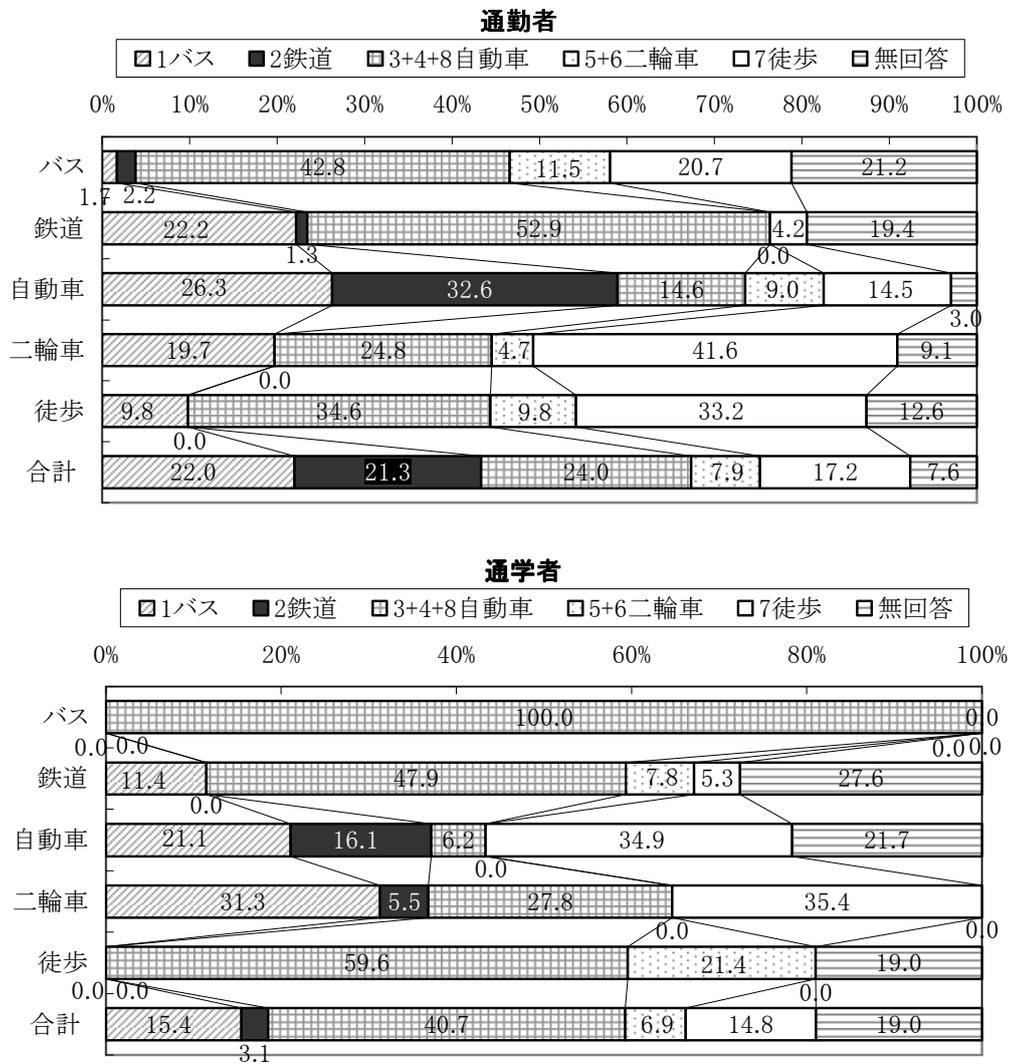


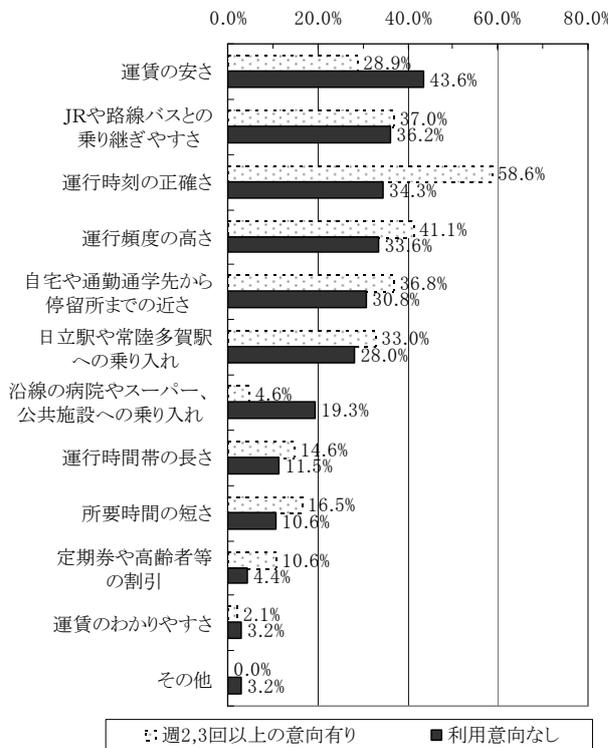
図 現況の通勤通学交通手段別の代替手段構成比

## (2) 利用条件からみた転換可能性

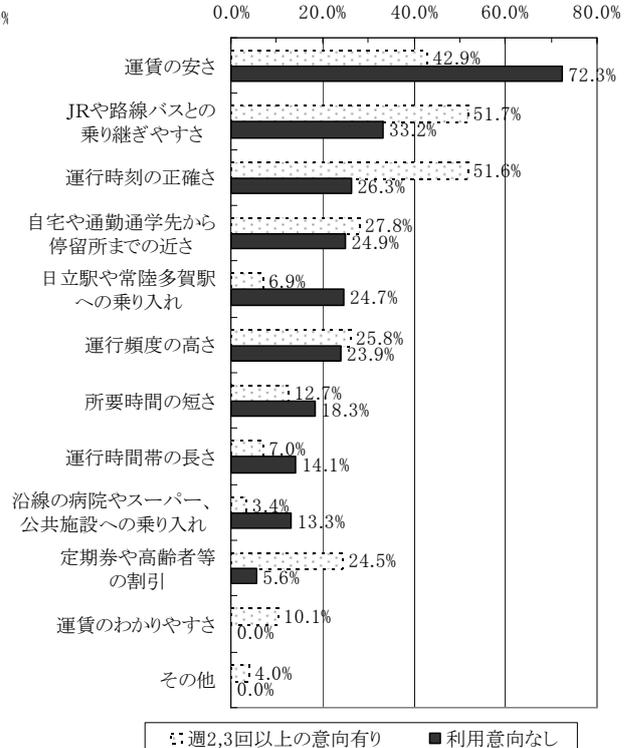
### 1) 運行計画に関わる利用条件

○ 利用意向なしの人がより重視する運行条件は、交通目的に関わらず「運賃の安さ」である。その理由として、利用しないと回答している人は、「バス運賃は高い」とのイメージがより強いものと推察される。

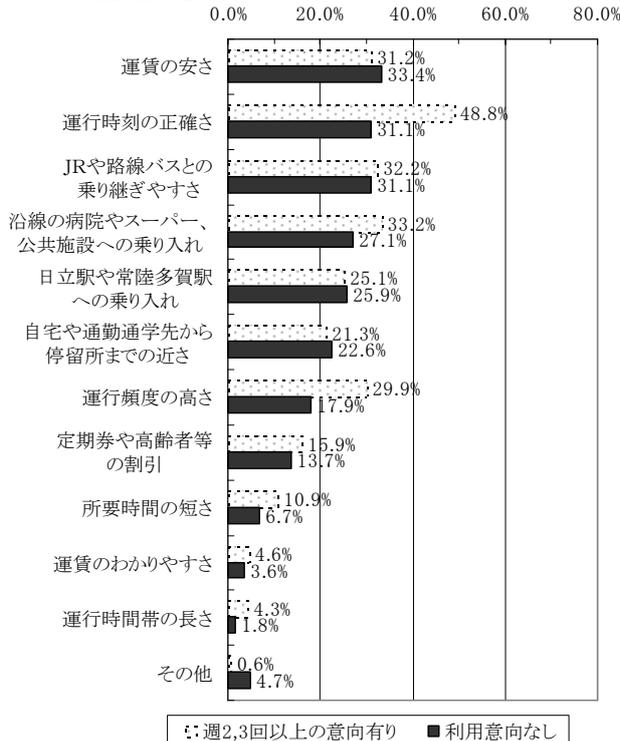
通勤時の利用条件



通学時の利用条件



通勤通学以外の外出での利用条件  
(通勤通学者以外)

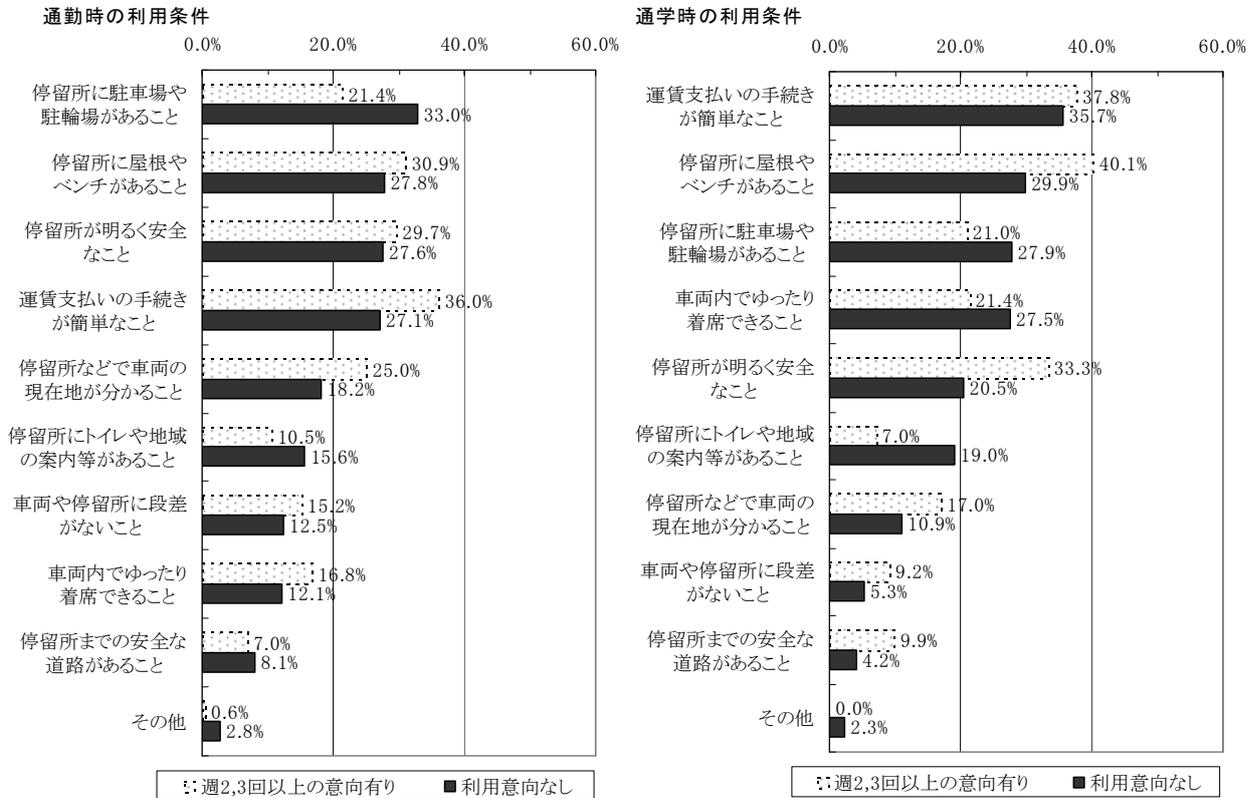


注) 「利用意向なし」の集計は、「利用しない」の回答および無回答を対象とする。

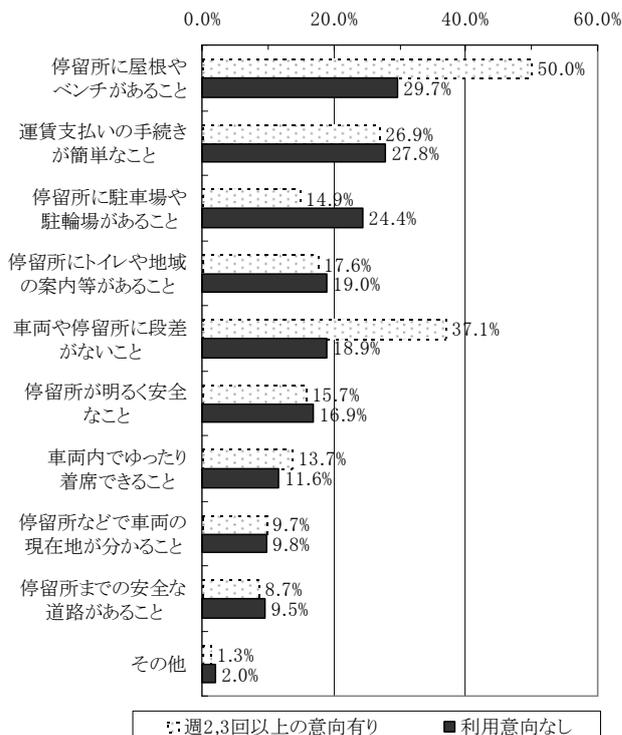
図 運行計画に関わる利用条件 (利用意向の有無別)

## 2) 施設計画に関わる利用条件

○ 利用意向なしの人がより重視する施設条件は、「停留所に駐車場や駐輪場があること」である。その理由として、自宅や勤務先からバス路線が遠いために利用しないと回答している人が多いものと推察される。



### 通勤通学以外の外出での利用条件 (通勤通学者以外)



注) 「利用意向なし」の集計は、「利用しない」の回答および無回答を対象とする。

図 施設計画に関わる利用条件 (利用意向の有無別)

沿線居住者の利用意向調査結果まとめ

《分析項目》

(1) 新交通利用のニーズ

個人属性からみたニーズ

交通目的からみたニーズ

居住地・目的地からみたニーズ

(2) 交通手段利用とニーズ・期待の関係

現況交通手段から新交通への転換可能性

- ・ 現況交通手段
- ・ 現況交通手段の選択理由

旧日立電鉄線利用と新交通へのニーズ等

- ・ 旧日立電鉄線利用と現況交通手段
- ・ 旧日立電鉄線利用からみたニーズ
- ・ 旧日立電鉄線利用と新交通の利用条件

(3) 利用にあたって重視する項目

運行計画に関わる利用条件

施設計画に関わる利用条件

(4) 現在利用意向のない人が利用する可能性

現況交通手段から新交通への転換可能性

- ・ 通勤通学の現況代替手段

利用条件からみた転換可能性

- ・ 運行計画に関わる利用条件
- ・ 施設計画に関わる利用条件

《主な結果》

注) 「利用意向がある人」は、利用意向調査における「ほぼ毎日」または「週2,3回」新交通を利用すると回答した人の拡大集計結果を指す。

①利用意向がある人は、通勤・通学からその他まで幅広い。  
 ・ 「週2,3回」以上利用の回答者：沿線の15歳以上人口約31,800人のうち、約5,710人(約18%)  
 ・ 同上の属性別内訳：通勤者約3,010人、通学者約810人、通勤通学者以外が約1,890人  
 ②通勤・通学以外の利用者・目的では、高齢者の私用目的が多い。  
 ・ 通勤通学者以外の約1,890人のうち、65歳以上が約1,220人  
 ・ 新交通利用の目的は、買物、通院、食事社交等の順番に多く、これらで大半を占める

③JR常磐線の駅の間際に居住する方の利用意向が、駅付近よりも高い。人数では東大沼町や久慈町が多い。  
 ・ 町別の内訳：全体約5,710人のうち、久慈町約1,350人、東大沼町約1,590人、東金沢町約900人  
 ④住まいが旧日立電鉄線から離れると利用する人の割合は低下する。特に「週2,3回」以上利用する人の割合は、1000m以上では300m以内の1/3程度となる。  
 ⑤利用意向がある人の利用区間のうち、旧日立電鉄線区間に収まるのは5割程度に止まる。旧日立電鉄線区間外では大甕駅で乗換えになる行き先が多い。  
 ・ 旧日立電鉄線区間内の割合：通勤通学で約44%、通勤通学以外で約59%  
 ⑥新交通を利用する場合の目的地のうち、日立駅方面への延伸等を必要とする回答が約2割を占める。

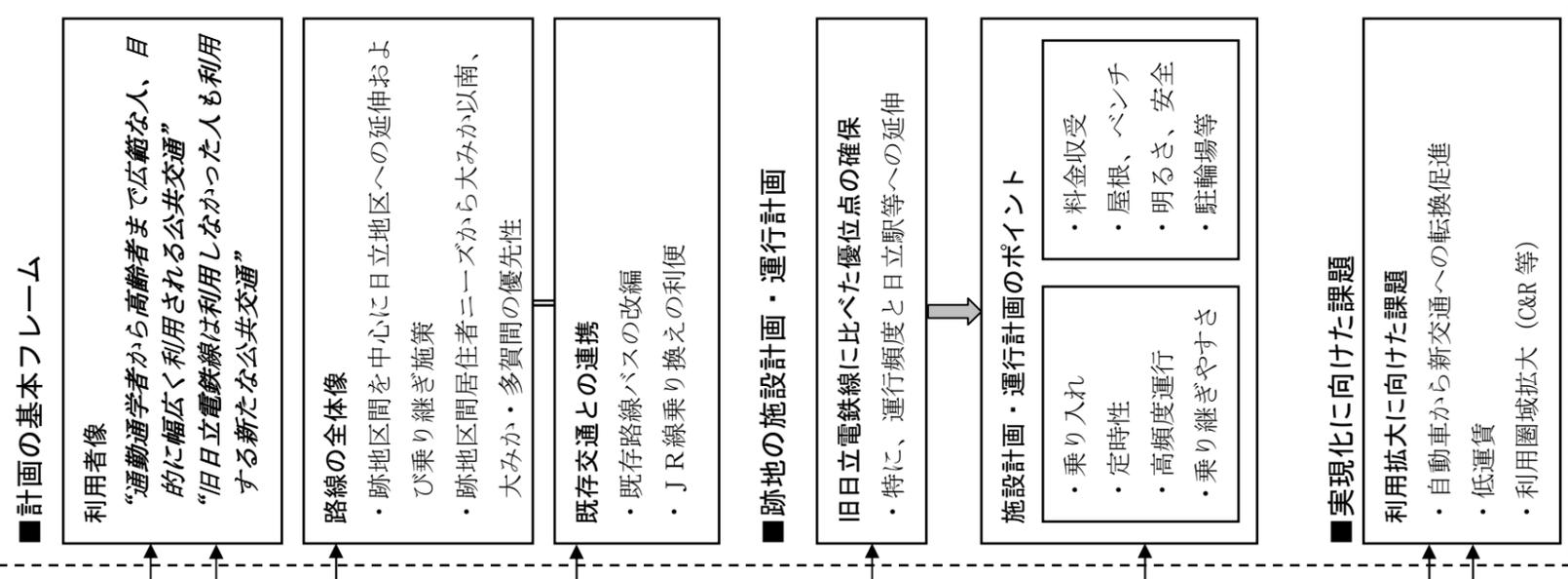
⑦利用意向がある人は、現況交通手段別には自動車利用者が多い。  
 ・ 「週2,3回」以上利用の全体約5,710人のうち、自動車利用からの転換が約2,610人(約46%)と最多。  
 バス、鉄道からの転換も多い(バス利用約1,140人(約20%)、鉄道利用約1,420人(約25%))  
 ⑧現況交通手段の選択理由は「速く行けるから」「時間が読めるから」が多いが、バス利用者は「他に手段がないから」が多い。

⑨利用意向がある人のうち旧日立電鉄線利用者は5割程度にすぎない。  
 ・ 「週2,3回」以上利用の割合：旧日立電鉄線の定常利用では通勤で約63%、その他目的で約43%  
 旧日立電鉄線の非利用者は通勤で約12%・その他目的で約5%  
 ・ 通勤時「週2,3回」以上：約3,010人のうち、旧日立電鉄線の定常的な利用者は約1,340人(約45%)  
 ・ その他目的「週2,3回」以上：約1,890人のうち、旧日立電鉄線の定常的な利用者は約970人(約51%)  
 ⑩旧日立電鉄線非利用者は、新交通利用の条件として運行頻度と日立駅等への乗り入れを重視。  
 ・ 通勤時「運行頻度の高さ」：旧日立電鉄線利用者で約31%→非利用者では約43%  
 ・ 通勤時「日立駅や常陸多賀駅への乗り入れ」：旧日立電鉄線利用者で約28%→非利用者では約35%

⑪新交通の運行に関して、利用意向がある人の4割以上が利用の目的によっては「運行時刻の正確さ」「JRや路線バスとの乗り継ぎやすさ」「運行頻度の高さ」「運賃の安さ」を重視している。  
 ・ 新交通を利用するための条件として「運行時刻の正確さ」を挙げる人の割合は概ね5割以上と高い。  
 ⑫新交通の施設に関して、利用意向がある人の4割以上(通勤時を除く)が重視したのは「停留所に屋根やベンチがあること」の1項目であった。

⑬自動車とバス・鉄道は相互に代替手段として考えられている。  
 ・ 自動車通勤者の現況代替手段はバスが約26%、鉄道が約33%  
 ・ 他方、バス通勤者の代替手段は自動車約43%、鉄道通勤者では自動車約53%  
 ⑭利用意向がない人は、意向がある人よりも「運賃の安さ」「停留所に駐車場や駐輪場があること」を重視している。

《計画での反映先》



### Ⅲ. 事業所・学校アンケート調査の結果

#### Ⅲ-1 事業所アンケート調査の単純集計

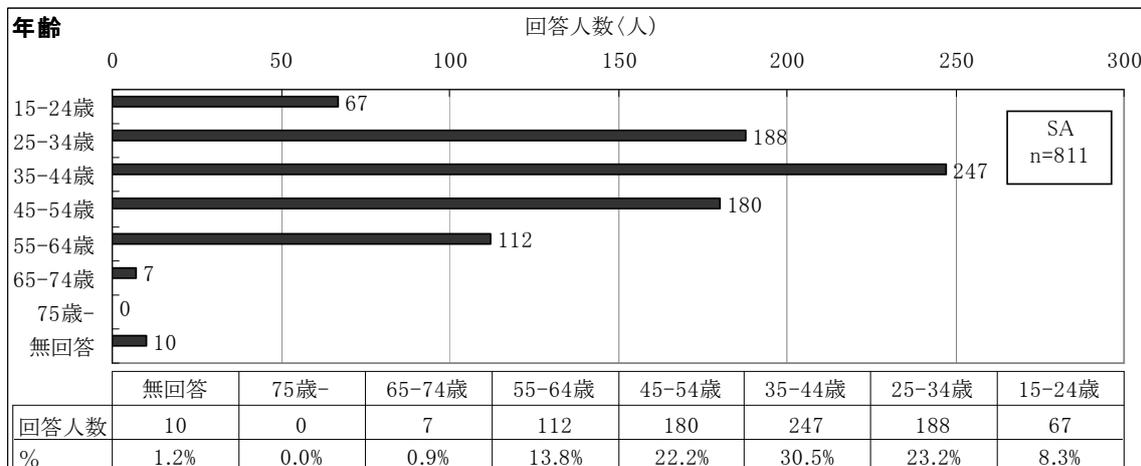
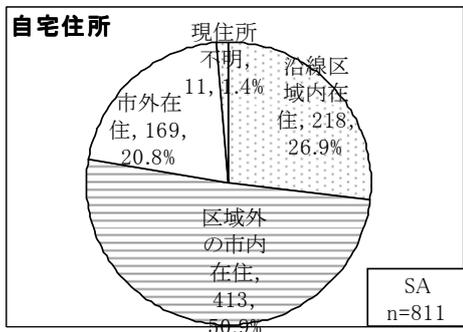
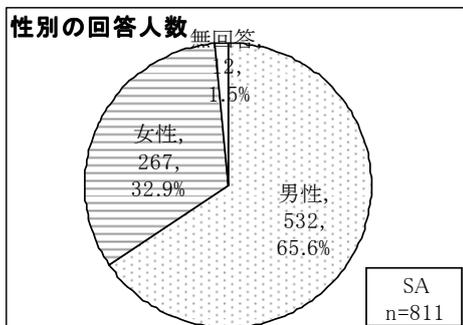
以下数値は、事業所アンケート調査結果より、通勤者の回答件数を集計したものです。

##### (1) 個人属性

- 13 事業所から合わせて 811 人の回答を得た。
- 性別では男性が 532 人 (65.6%) である。
- 自宅住所は、「沿線区域外の市内」が 413 人 (50.9%) と多い。
- 年齢は、「35 歳～44 歳」が最も多い。

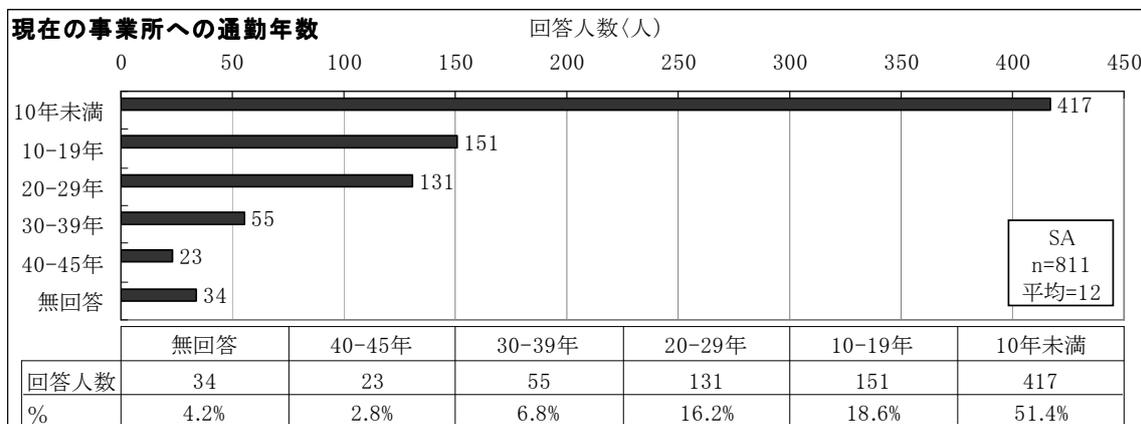
##### 問 1 回答者ご自身について

事業所名	回答人数
日立製作所 日立事業所 国分生産本部	49
日立 A E パワーシステムズ 国分事業所	88
日立製作所 多賀総合病院	99
日立化成工業 山崎事業所 (桜川)	34
日立アプライアンス 多賀事業所	60
日立製作所 情報制御システム事業部	85
日立製作所 日立事業所 臨海工場	79
日立エンジニアリング&サービス大沼工場	97
日立アイシーシー	96
日立情報制御ソリューションズ	73
泉商事	14
ハギヤニューテクノ	20
日立港病院	17
合計	811



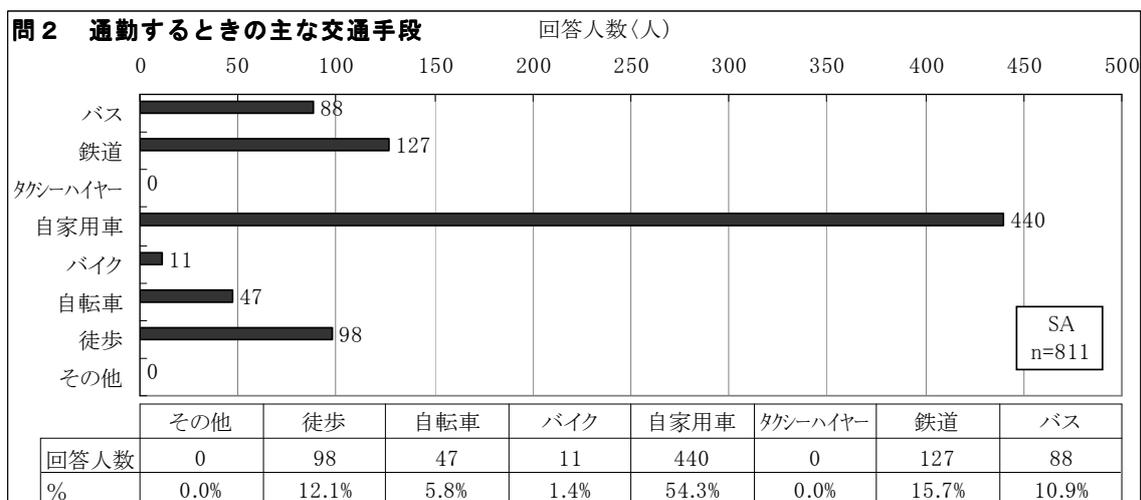
- 通勤年数は「10年未満」が417人（51.4%）と多い。
- 平均年数は12年である。

**問1 回答者ご自身について**

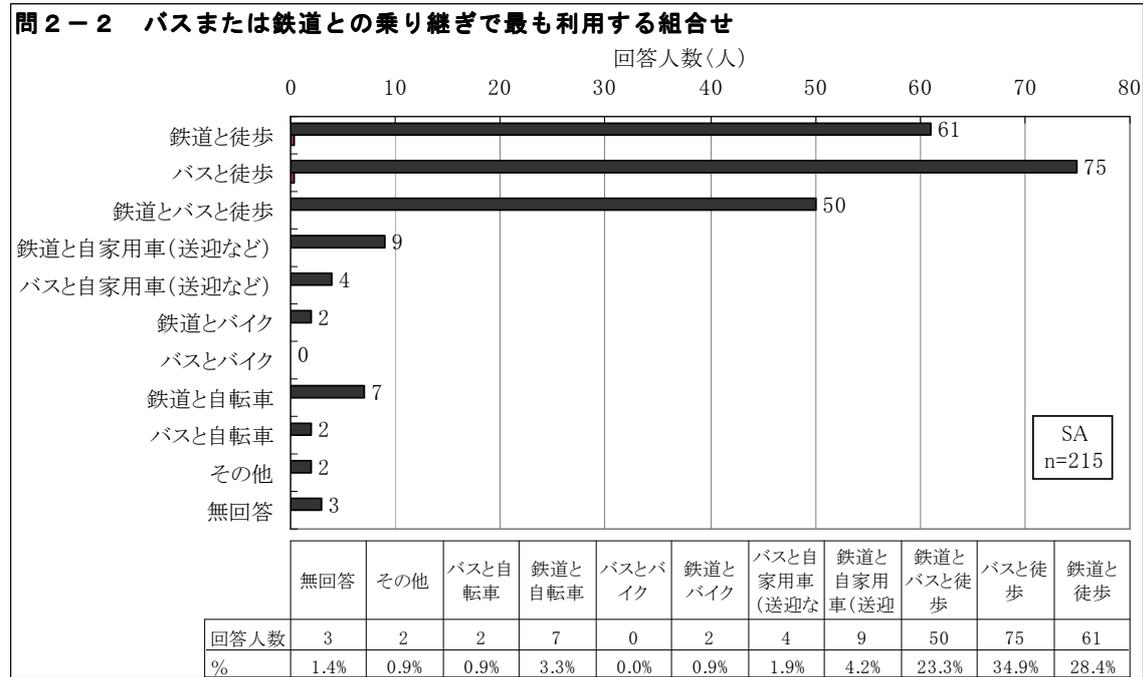


**(2) 現状の交通手段**

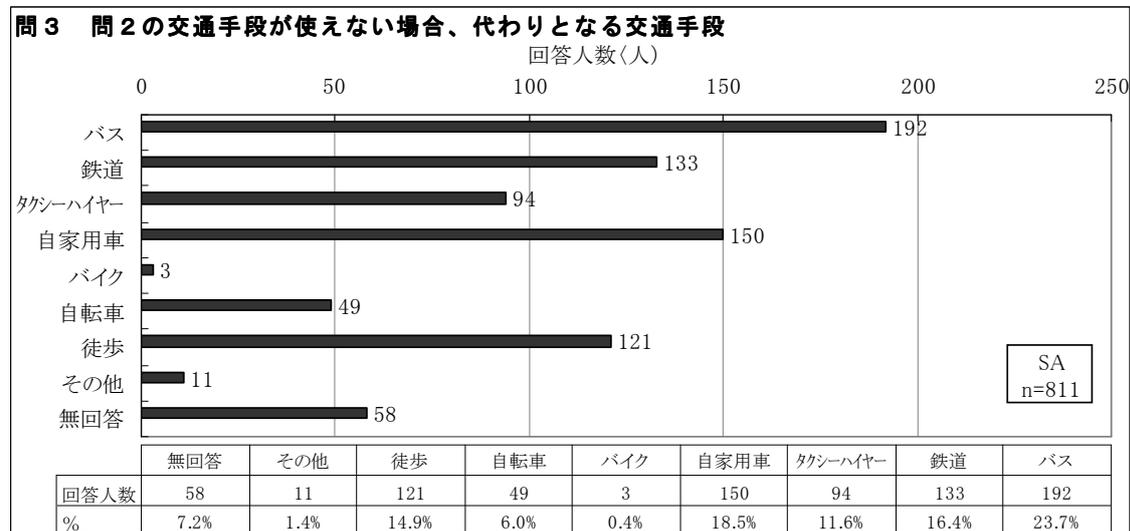
- 通勤の交通手段は、自家用車が440人（54.3%）と多いが、鉄道やバスの回答もみられる。



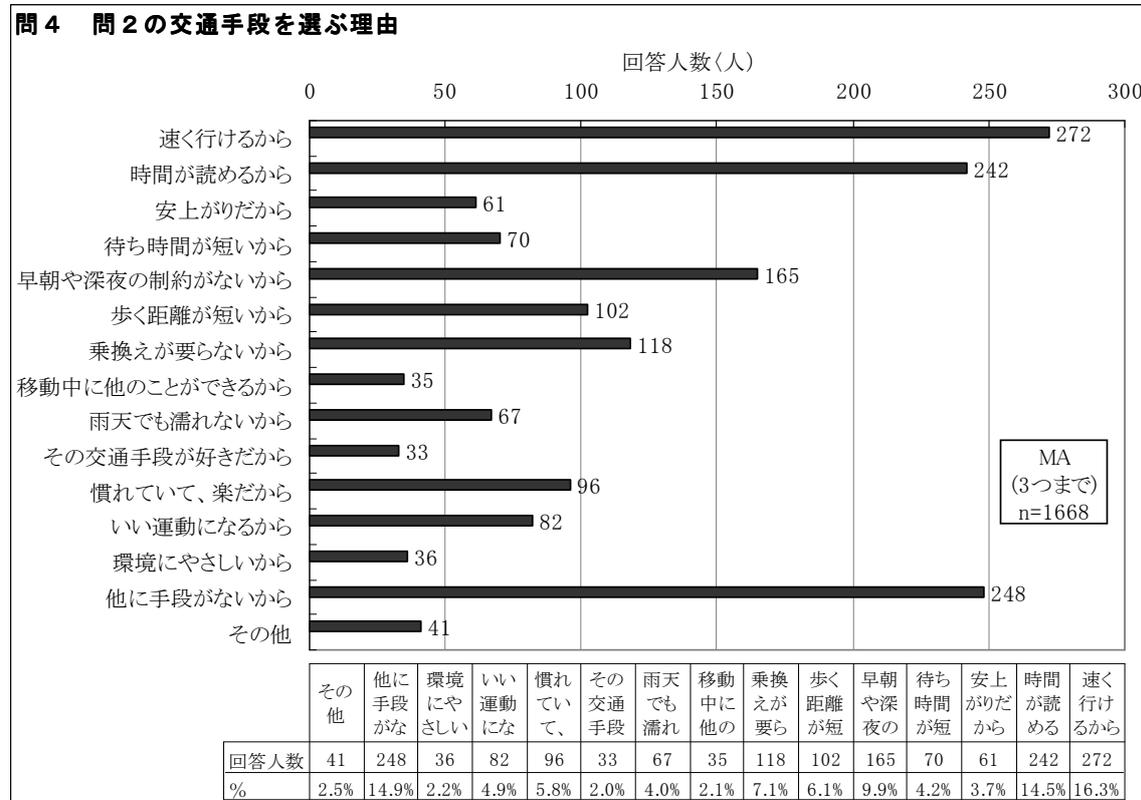
○ 乗り継ぎの組合せでは、「バスと徒歩」つづいて「鉄道と徒歩」が多い。



○ 代わりの交通手段は、「バス」が192人(23.7%)と最も多い。

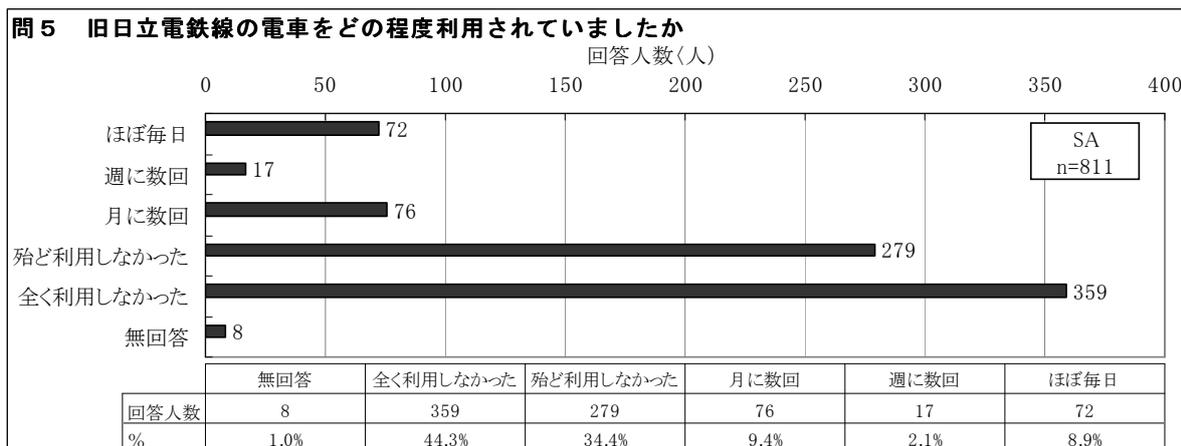


○ 交通手段を選ぶ理由では、「速く行けるから」「他に手段がないから」「時間が読めるから」が多い。

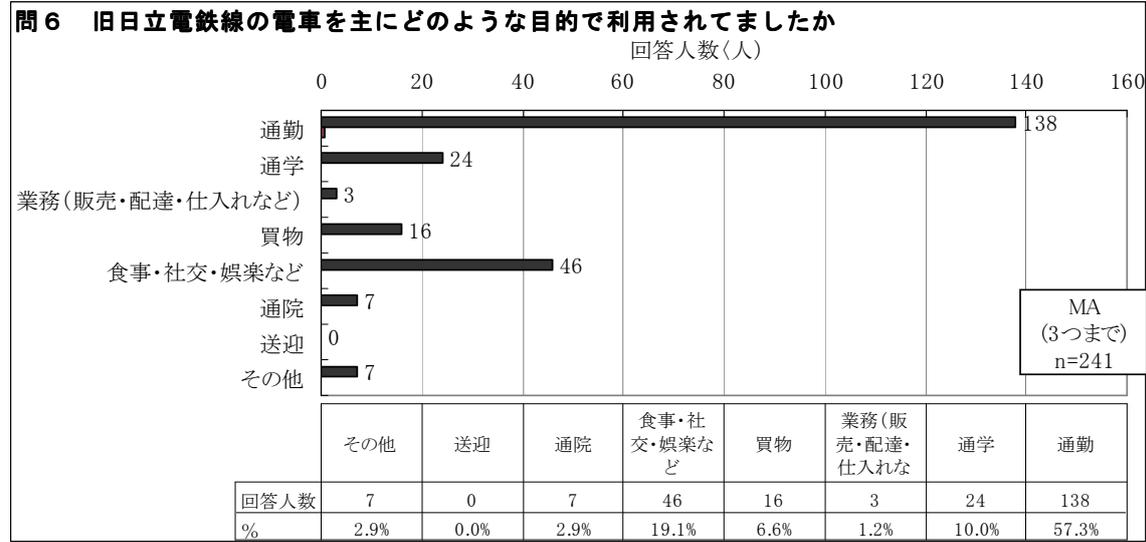


(3) 旧日立電鉄線の利用状況

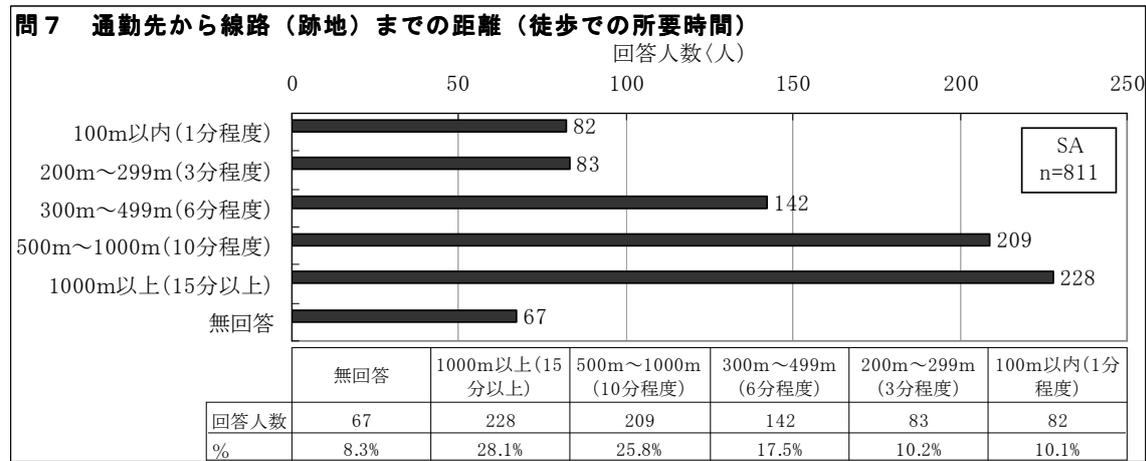
○ 「ほぼ毎日」利用していたとの回答者は72人(8.9%)である。



○ 「通勤」で利用していたとの回答者が 138 人 (57.3%) である。

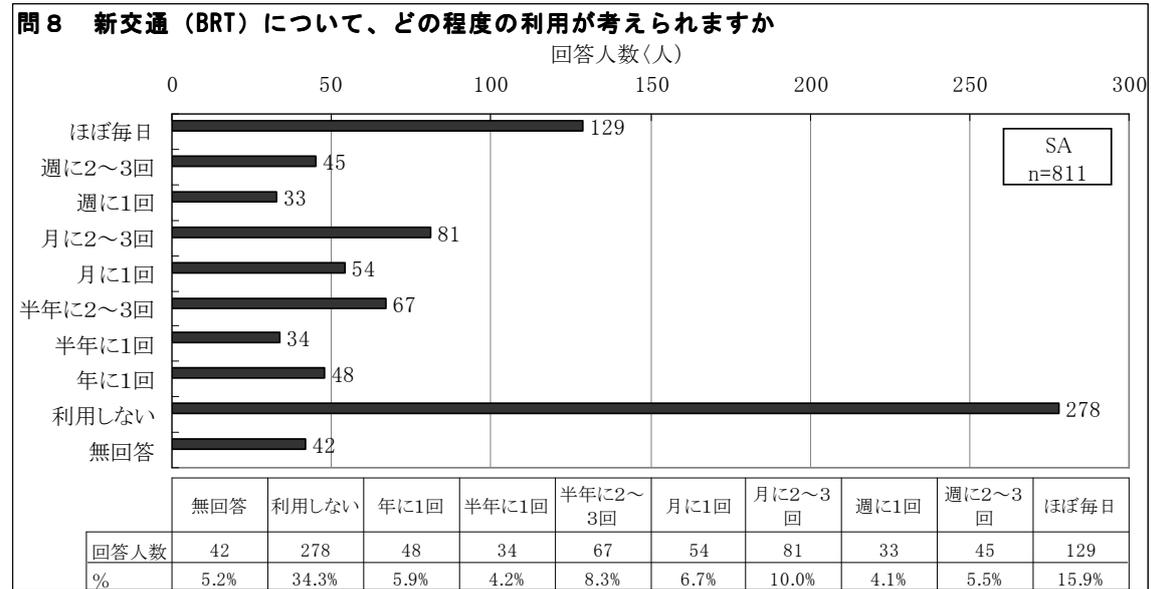


○ 線路(跡地)までの距離は、「500m～1000m (10分程度)」と「1000m以上 (15分以上)」が多い。



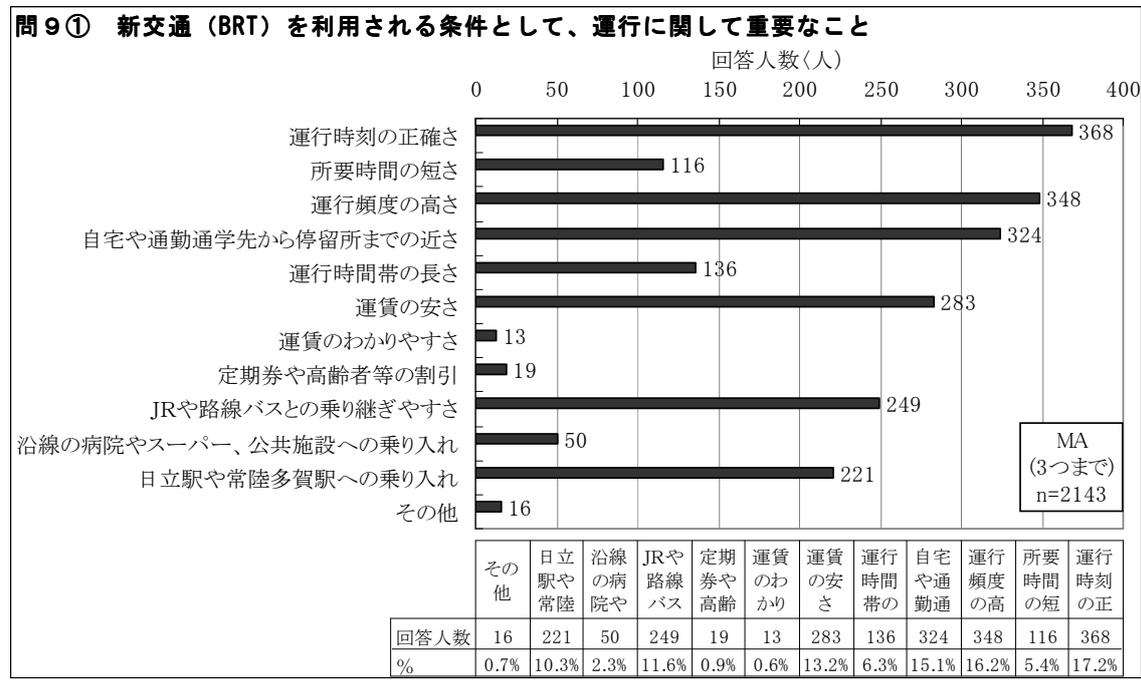
(4) 新交通の利用意向

○ 「ほぼ毎日」利用との回答者が129人(15.9%)である。

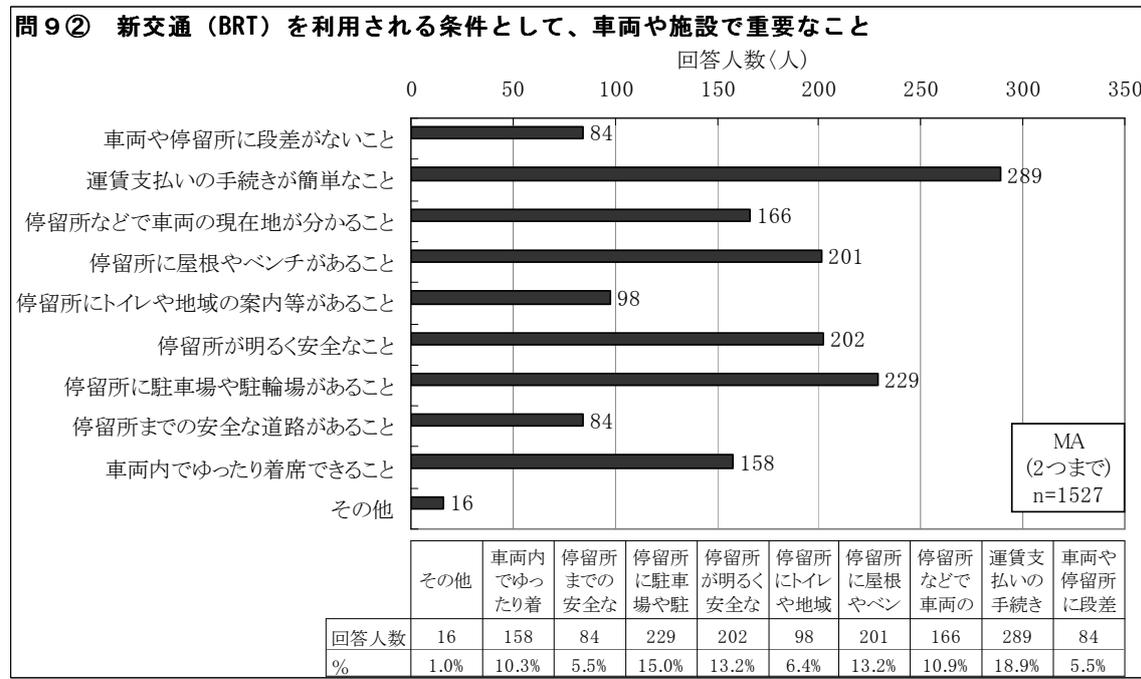


(5) 新交通への期待等

○ 運行に関しては、「運行時刻の正確さ」「運行頻度の高さ」「自宅や通勤通学先から停留所までの近さ」の順に多い。



○ 車両や施設に関しては、「運賃支払いの手続きが簡単なこと」「停留所に駐車場や駐輪場があること」の順に多い。



### Ⅲ-2 学校アンケート調査の単純集計

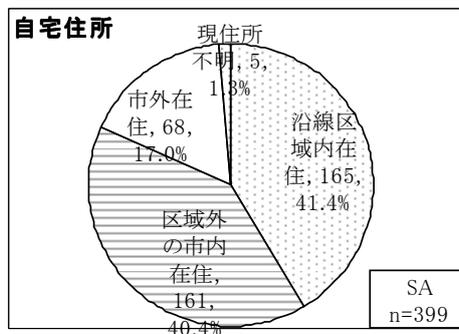
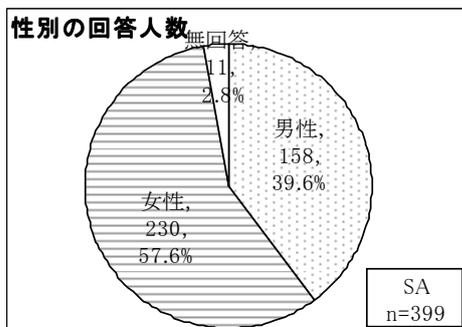
以下数値は、学校アンケート調査結果より、通学者の回答件数を集計したものの。

#### (1) 個人属性

- 3 高校から合わせて 399 人の回答を得た。
- 性別では女性が 230 人 (57.6%) である。
- 自宅住所は、「沿線区域内在住」が 165 人 (41.4%) である。

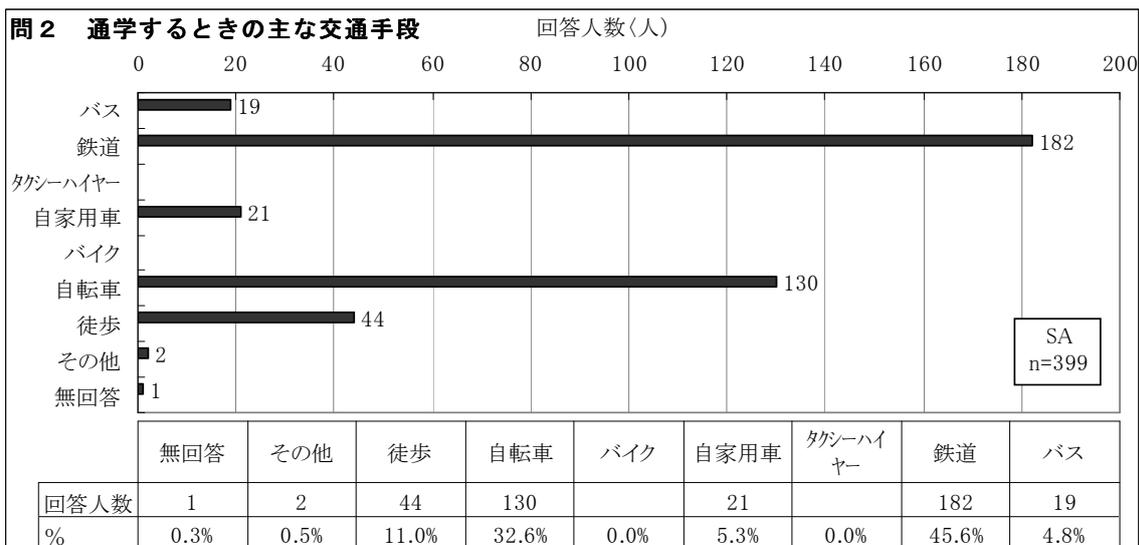
#### 問1 回答者ご自身について

高校名	回答人数
茨城キリスト教学園高等学校	139
日立商業高等学校	126
多賀高等学校	134
合計	399

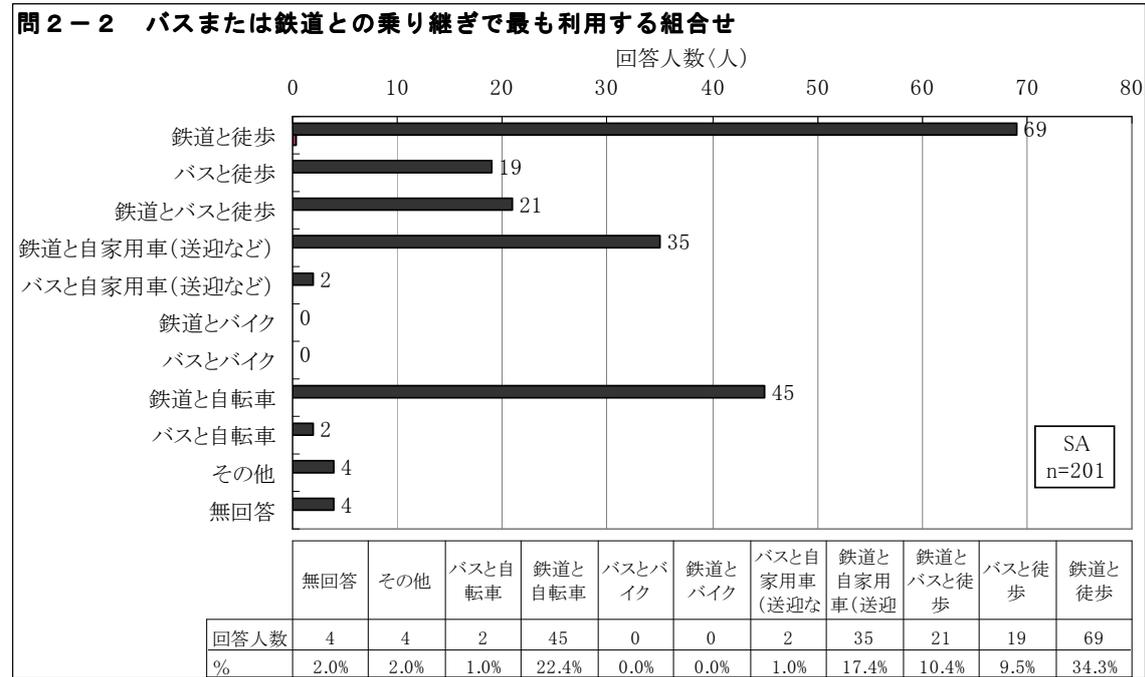


#### (2) 現状の交通手段

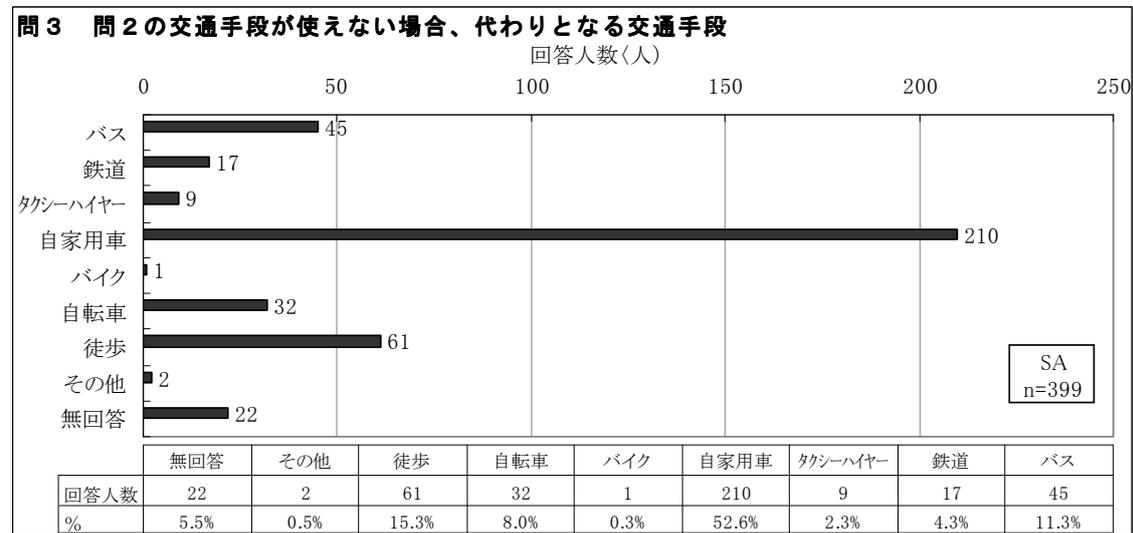
- 通学の交通手段は、「鉄道」182 人 (45.6%)」と「自転車」130 人 (32.6%) が多い



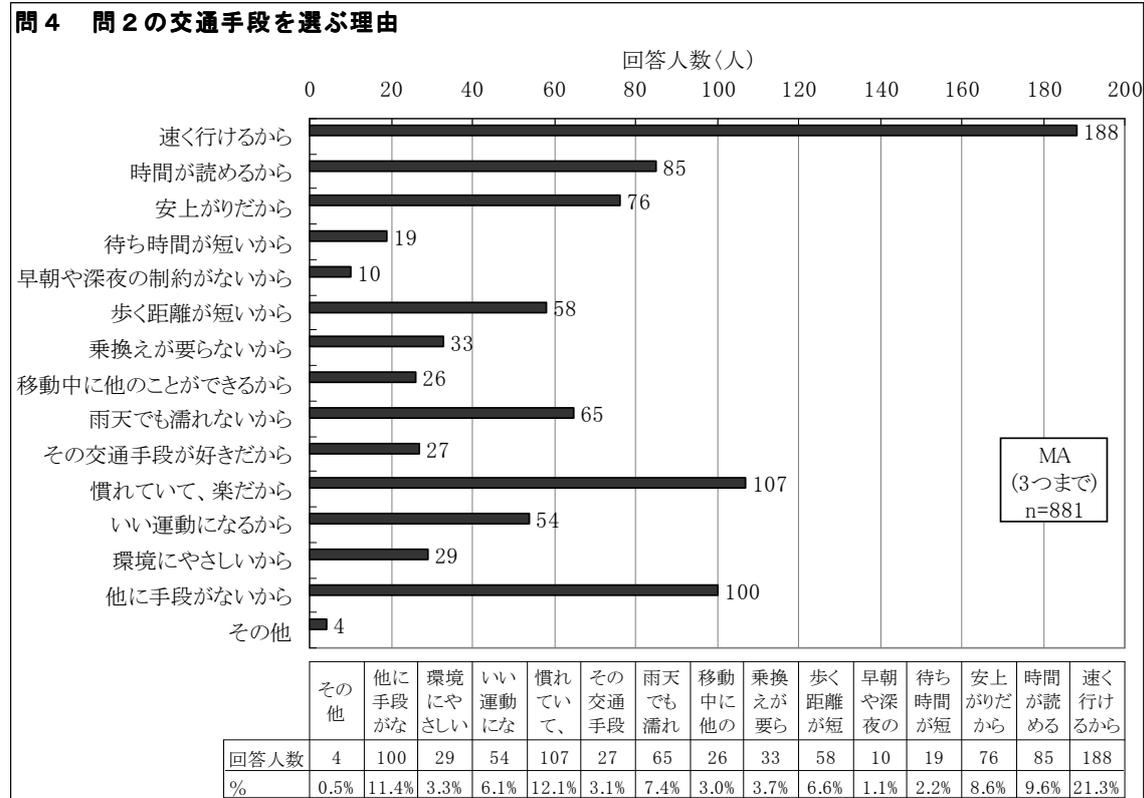
○ 乗り継ぎの組合せでは、「鉄道と徒歩」つづいて「鉄道と自転車」が多い。



○ 代わりの交通手段は、「自家用車」が210人(52.6%)と多い。

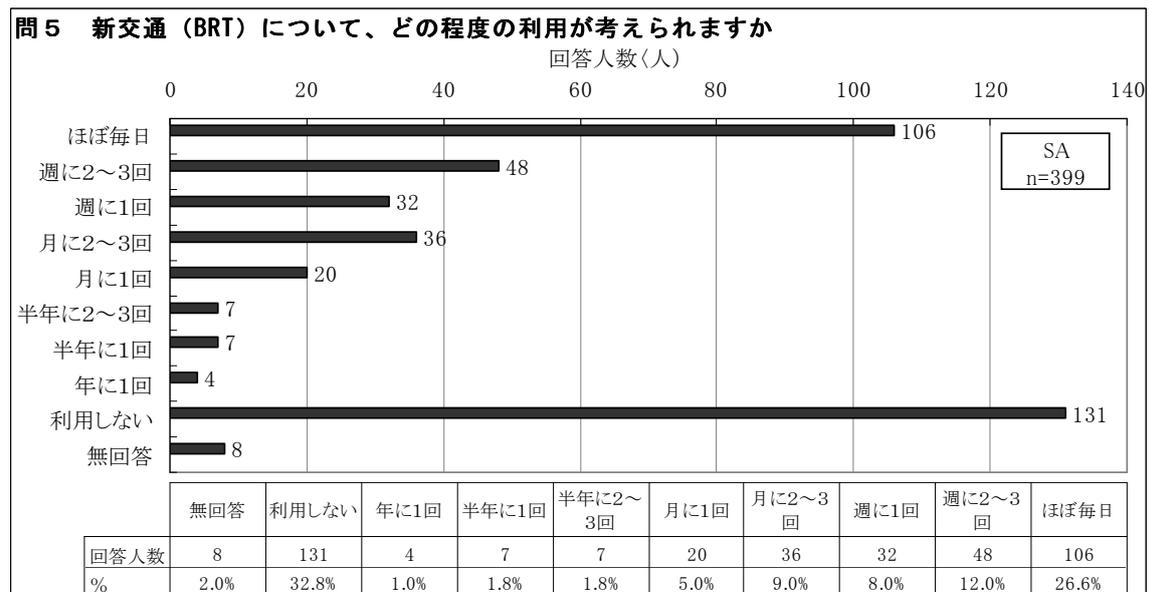


○ 交通手段を選ぶ理由では、「速く行けるから」「慣れていて、楽だから」「他に手段がないから」が多い。



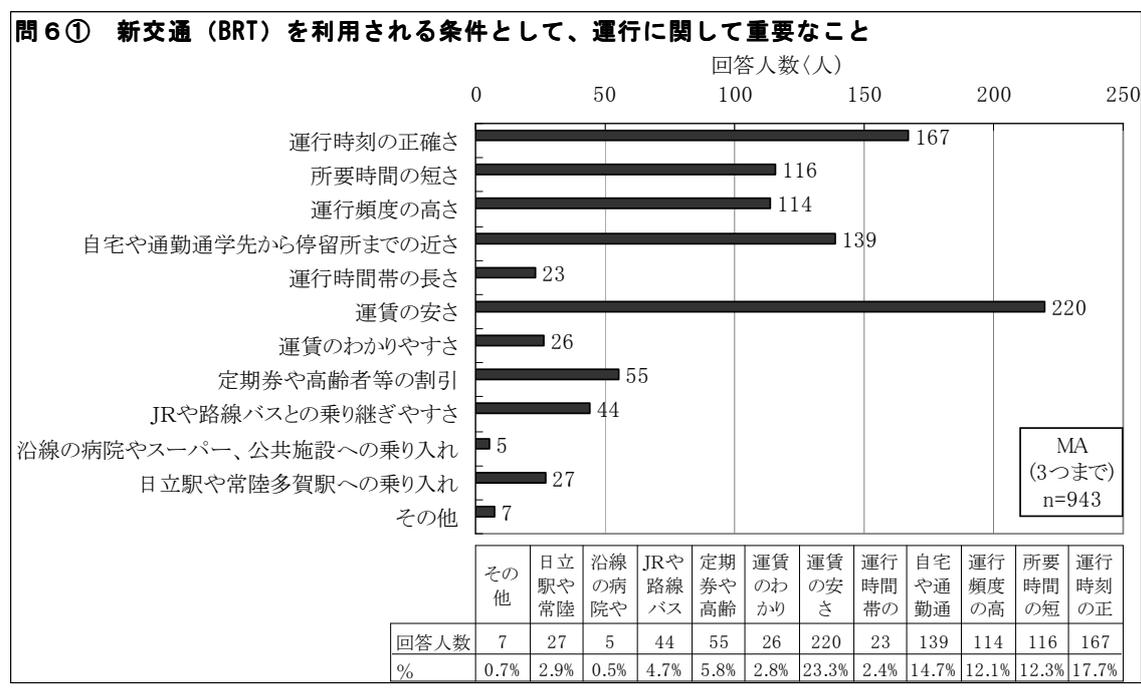
**(3) 新交通の利用意向**

○ 「ほぼ毎日」利用との回答者が106人(26.6%)と多い。

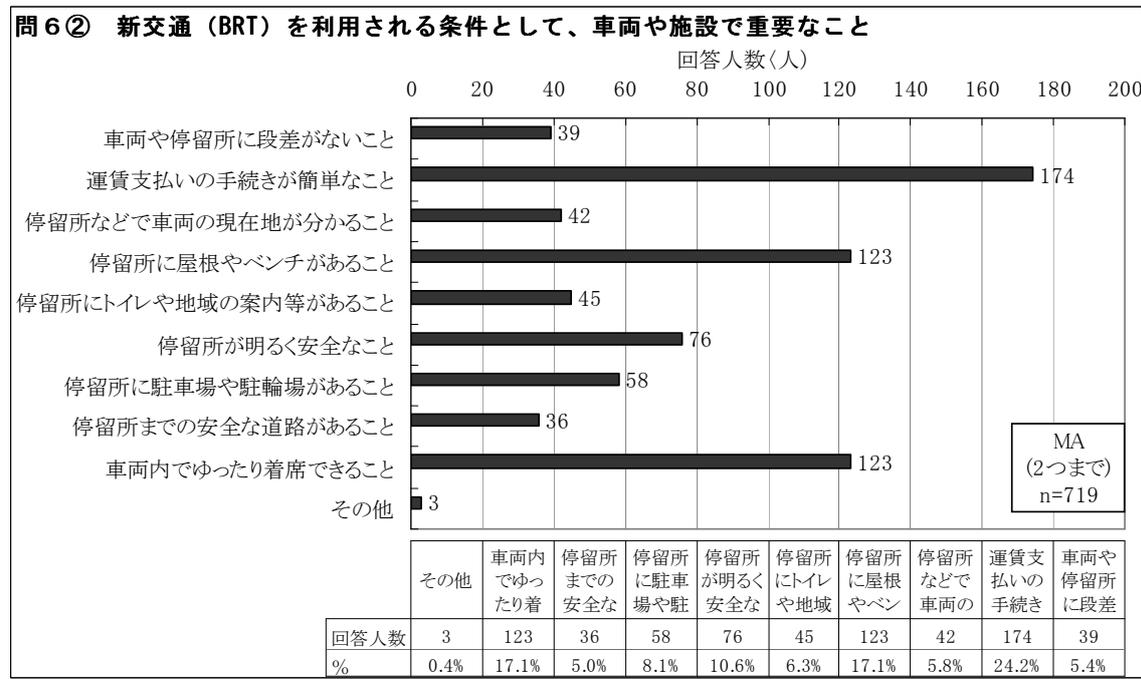


(4) 新交通への期待等

○ 運行に関しては、「運賃の安さ」「運行時刻の正確さ」「自宅や通勤通学先から停留所までの近さ」の順に多い。



○ 車両や施設に関しては、「運賃支払いの手続きが簡単なこと」「停留所に屋根やベンチがあること」「車両内でゆったり着席できること」が多い。



### Ⅲ-3 沿線事業所・学校への通勤・通学者の利用意向

以下数値は、沿線の事業所・学校への通勤・通学者の回答件数にもとづく。

#### 1. 新交通利用のニーズ

##### (1) 個人属性からみた利用意向

- 事業所・学校調査でも、通勤通学者の全体的には沿線居住者とほぼ同様の利用意向となっている。  
 「週2,3回」以上利用の割合：通勤者・事業所調査 約21%⇔居住者調査 約22%  
 通学者・学校調査 約39%⇔居住者調査 約37%
- 細かく比較すると、「ほぼ毎日」の割合は同じかやや低めであるが、他方で「利用しない」や「無回答」の割合が低く、事業所・学校調査の方がときどき利用するとの回答割合が高い傾向となっている。

通勤者（13事業所の合計）

通学者（3高校の合計）

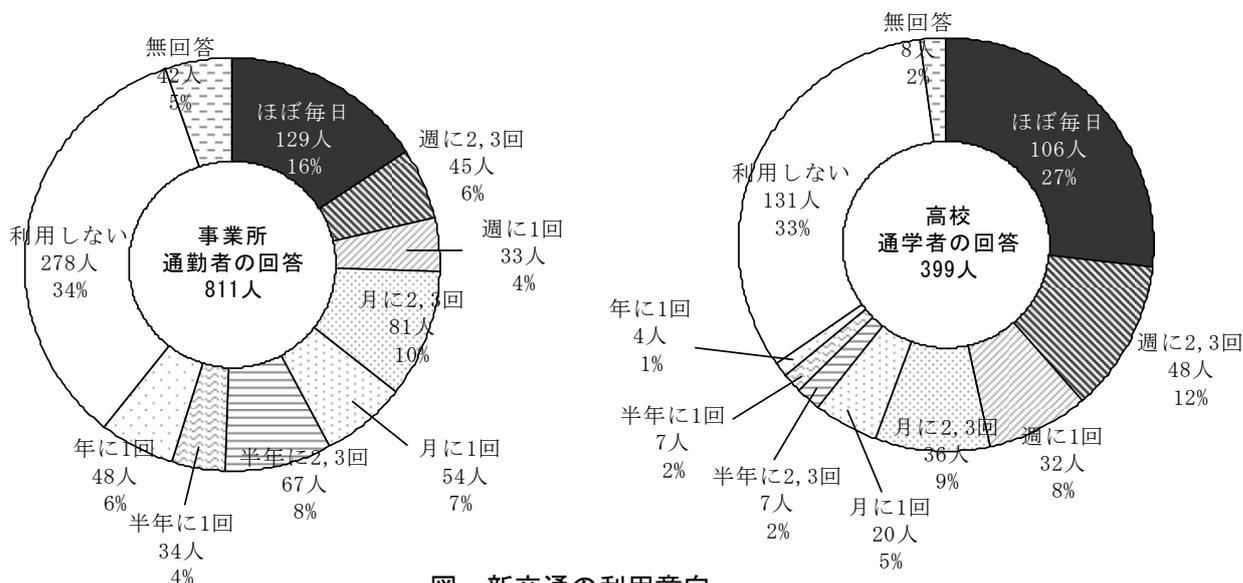


図 新交通の利用意向

- 「週2,3回」以上利用するとの回答割合を性年齢別にみると、24歳以下の女性の通勤者で高めであるのを除くと、性年齢による利用意向の違いはあまりみられない。

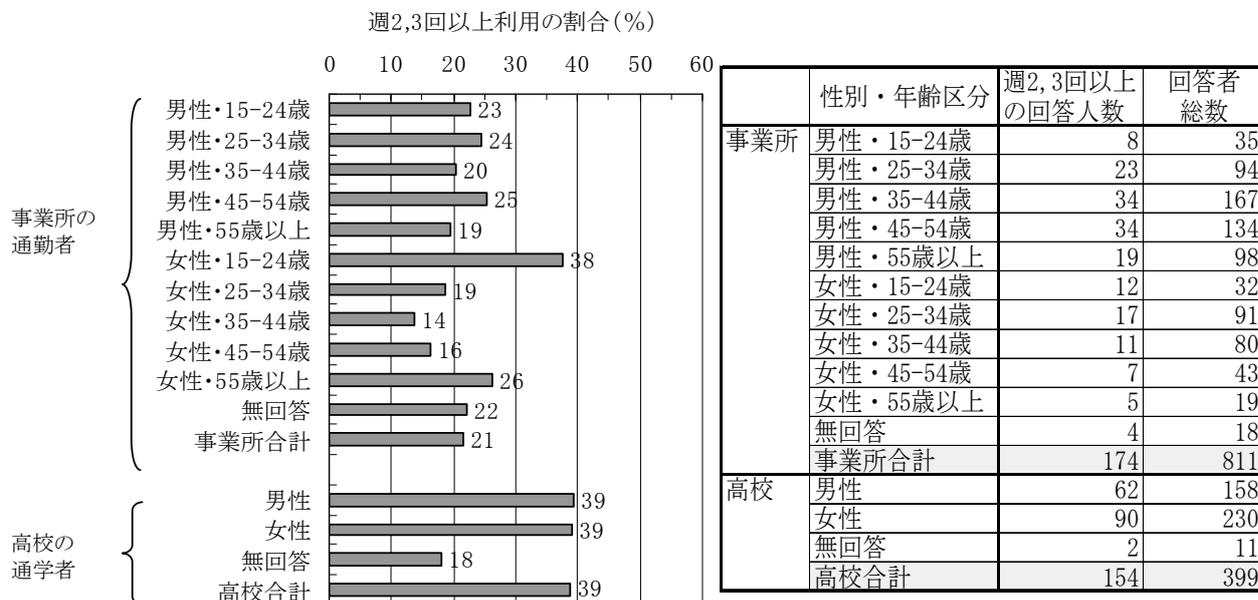
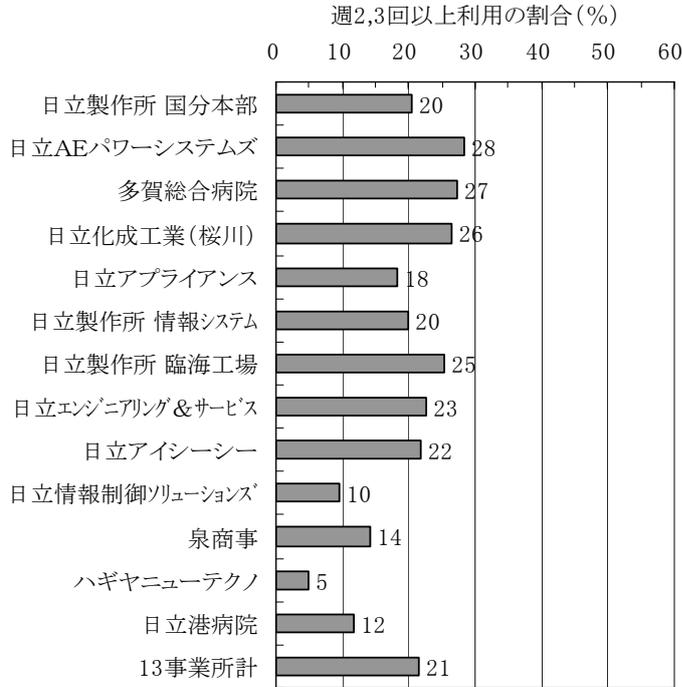


図 性別・年齢別の利用意向

(2) 通勤通学先および現住所からみた利用意向

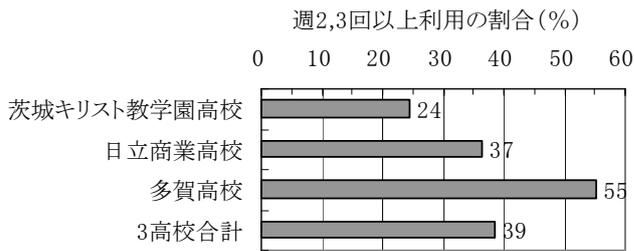
1) 通勤通学先

- 大規模事業所で利用意向が高い傾向がみられる。
- 高校では多賀高校で利用意向が高い。多賀高校は、自転車通学が過半を占め、次に鉄道利用が多いにもかかわらず、駅からの距離が遠いという特徴が影響しているものと推察される



	週2,3回以上の回答人数	回答者総数
日立製作所 国分本部	10	49
日立AEパワーシステムズ	25	88
多賀総合病院	27	99
日立化成工業(桜川)	9	34
日立アプライアンス	11	60
日立製作所 情報システム	17	85
日立製作所 臨海工場	20	79
日立エンジニアリング&サービス	22	97
日立アイシーシー	21	96
日立情報制御ソリューションズ	7	73
泉商事	2	14
ハギヤニューテクノ	1	20
日立港病院	2	17
13事業所計	174	811

図 通勤先別の利用意向



	週2,3回以上の回答人数	回答者総数
茨城キリスト教学園高校	34	139
日立商業高校	46	126
多賀高校	74	134
3高校合計	154	399

図 通学先別の利用意向

## 2) 現住所

- 「週 2, 3 回」以上利用するとの回答割合は、現住所が沿線区域の人に限ると通勤者で約 36%、通学者で約 52%と極めて高い。
- 沿線以外からの通勤通学者の場合、「週 2, 3 回」以上利用するとの回答割合は低めとなるが、回答者の総数でみると沿線区域外からの通勤通学者も多いので、沿線区域以外居住者の利用促進も利用拡大にとって有効と考えられる。
- 学校調査でも、現住所が沿線区域の場合に利用意向が高い傾向がみられる。

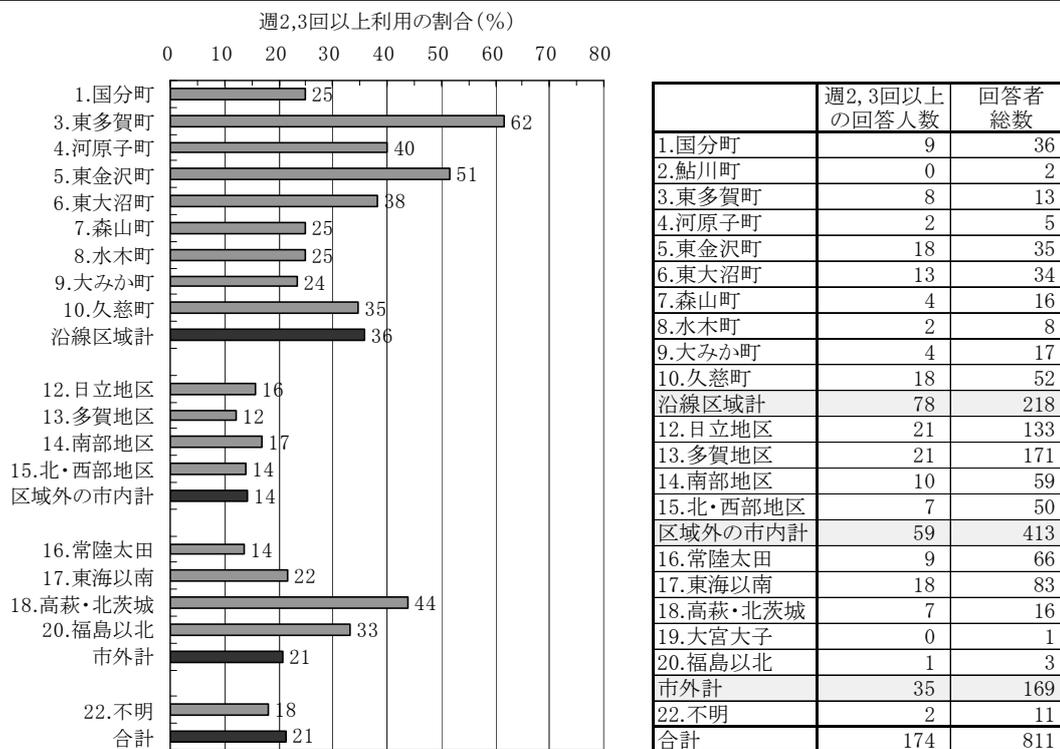


図 現住所別の利用意向（事業所の通勤者）

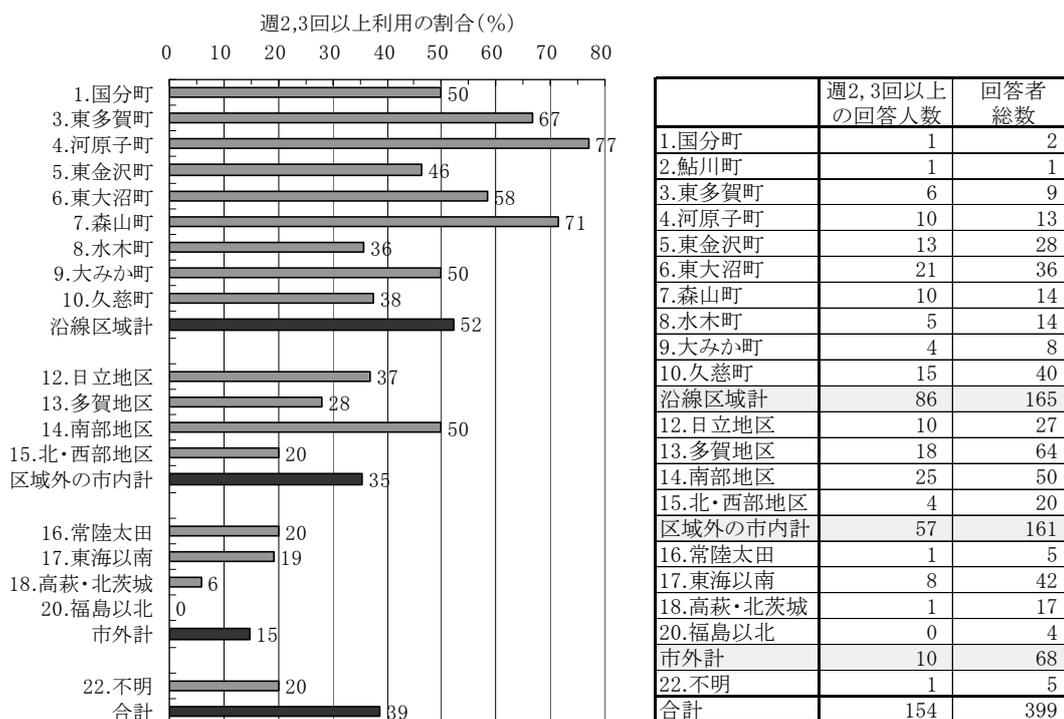


図 現住所別の利用意向（高校の通学者）

## 2. 現状の交通手段利用とニーズの関係

- 「週 2, 3 回」以上利用するとの回答割合は、現在はバス利用の通勤通学者でより高く、既存路線バスからの転換や乗り継ぎ利用が推察される。
- 通勤者について、「週 2, 3 回」以上利用するとの回答人数で見ると、現在は自動車利用の人が最も多く、回答人数の三分の一を占めている。

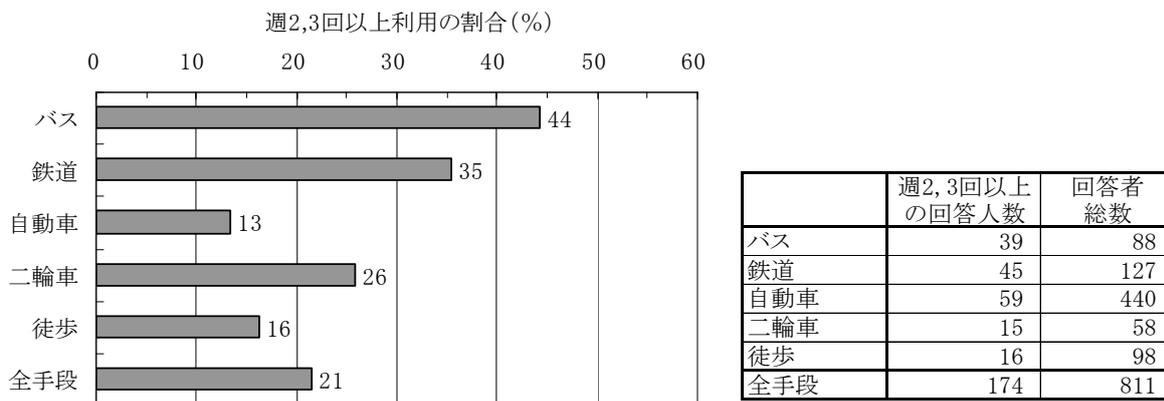


図 現況交通手段別の利用意向（事業所の通勤者）

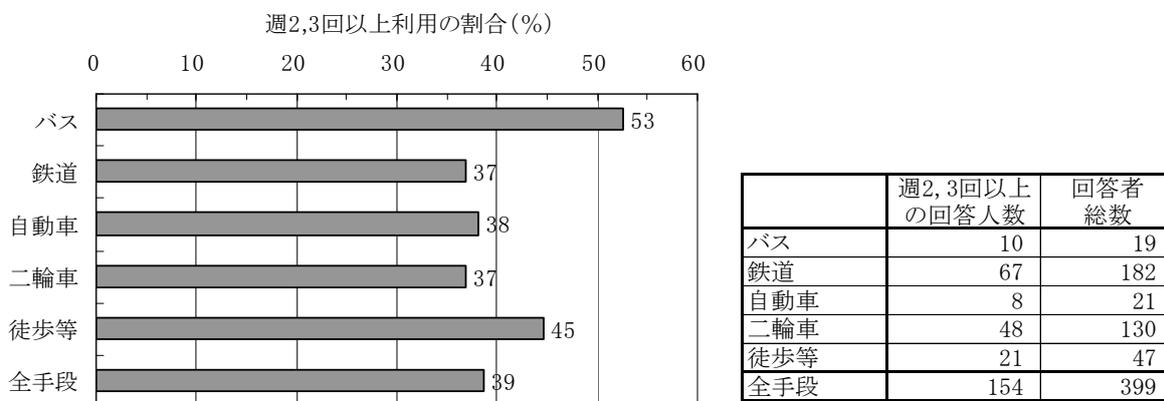


図 現況交通手段別の利用意向（高校の通学者）

### 3. 利用にあたって重視する項目

#### (1) 運行計画に関わる利用条件

- 利用意向が高い人に確実に利用してもらうためには、「運行時刻の正確さ」と通勤者では「運行頻度の高さ」、通学者では「運賃の安さ」が重要である。これらの項目は、「週2,3回」以上利用するとの回答者については50%以上の回答割合となっている。
- 上記3項目は居住者調査でも割合が高い。居住者調査との相違点としては、通学者の「運賃の安さ」の割合がより高く、「JRや路線バスとの乗り継ぎやすさ」の割合が低い傾向がみられる。
- 「利用しない・無回答」と回答した通勤者の重視する運行条件では、「運賃の安さ」、「日立駅や常陸多賀駅への乗り入れ」は利用意向がある人と比べ割合が高い。

通勤者（13事業所の合計）

通学者（3高校の合計）

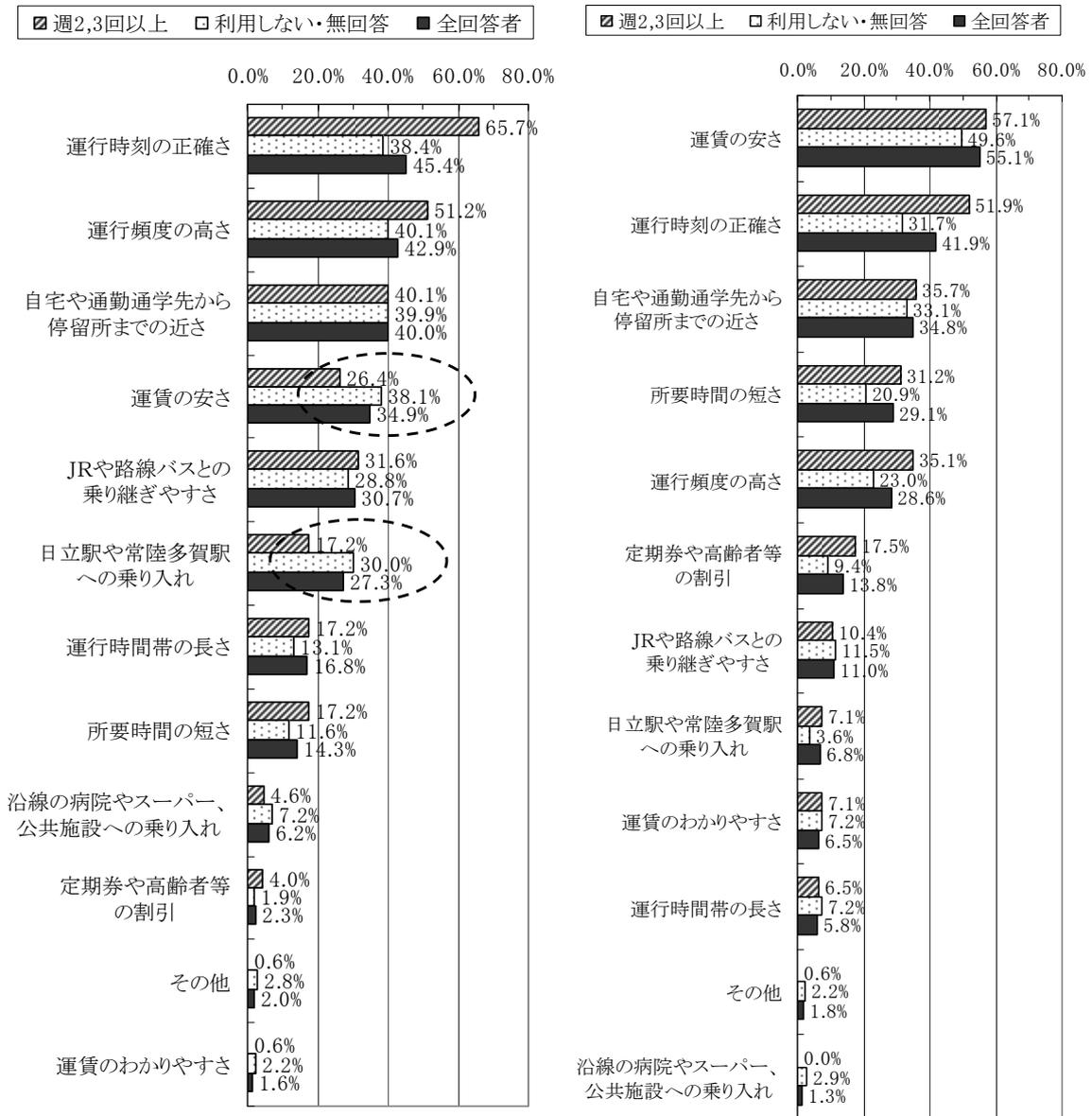


図 利用意向別にみた運行計画に関わる利用条件

○ 沿線区域外に居住する通勤者の利用促進のためには、「自宅や通勤通学先から停留所までの近さ」、「運賃の安さ」、「JRや路線バスとの乗り継ぎやすさ」が重要である。

通勤者（13事業所の合計）

通学者（3高校の合計）

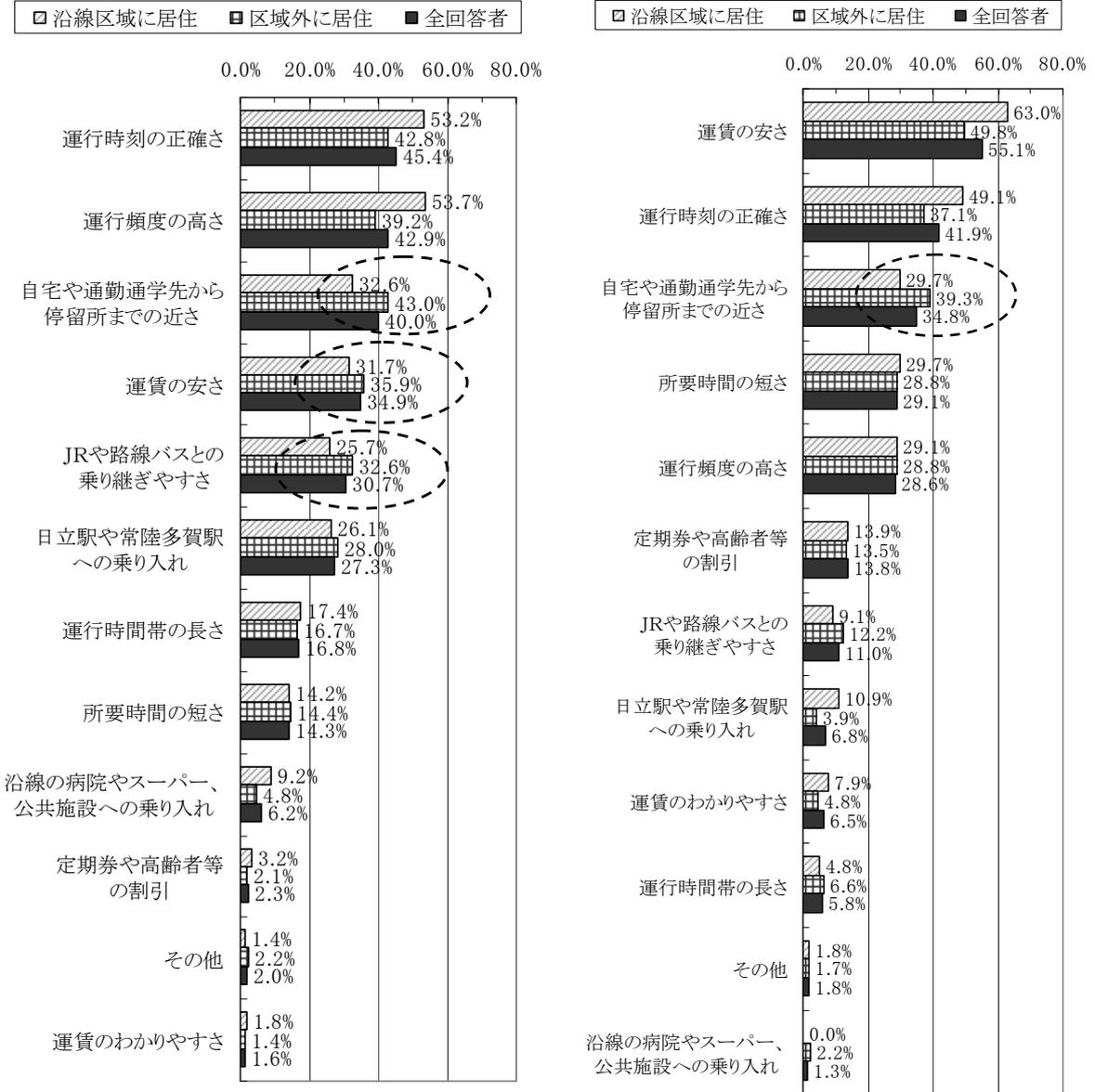


図 現住所別にみた運行計画に関わる利用条件

## (2) 施設計画に関わる利用条件

- 利用するための施設条件として、沿線居住者調査と同様、通勤通学者とも「運賃支払いの手続きが簡単なこと」の割合が高い。
- 利用意向の有無別にみると、「利用しない・無回答」の通勤者は、「週 2,3 回」以上利用する通勤者に比べて、「停留所に駐車場や駐輪場があること」の割合が高めになっており、沿線から離れた人の意向がより強く表れているものと考えられる。

通勤者（13 事業所の合計）

通学者（3 高校の合計）

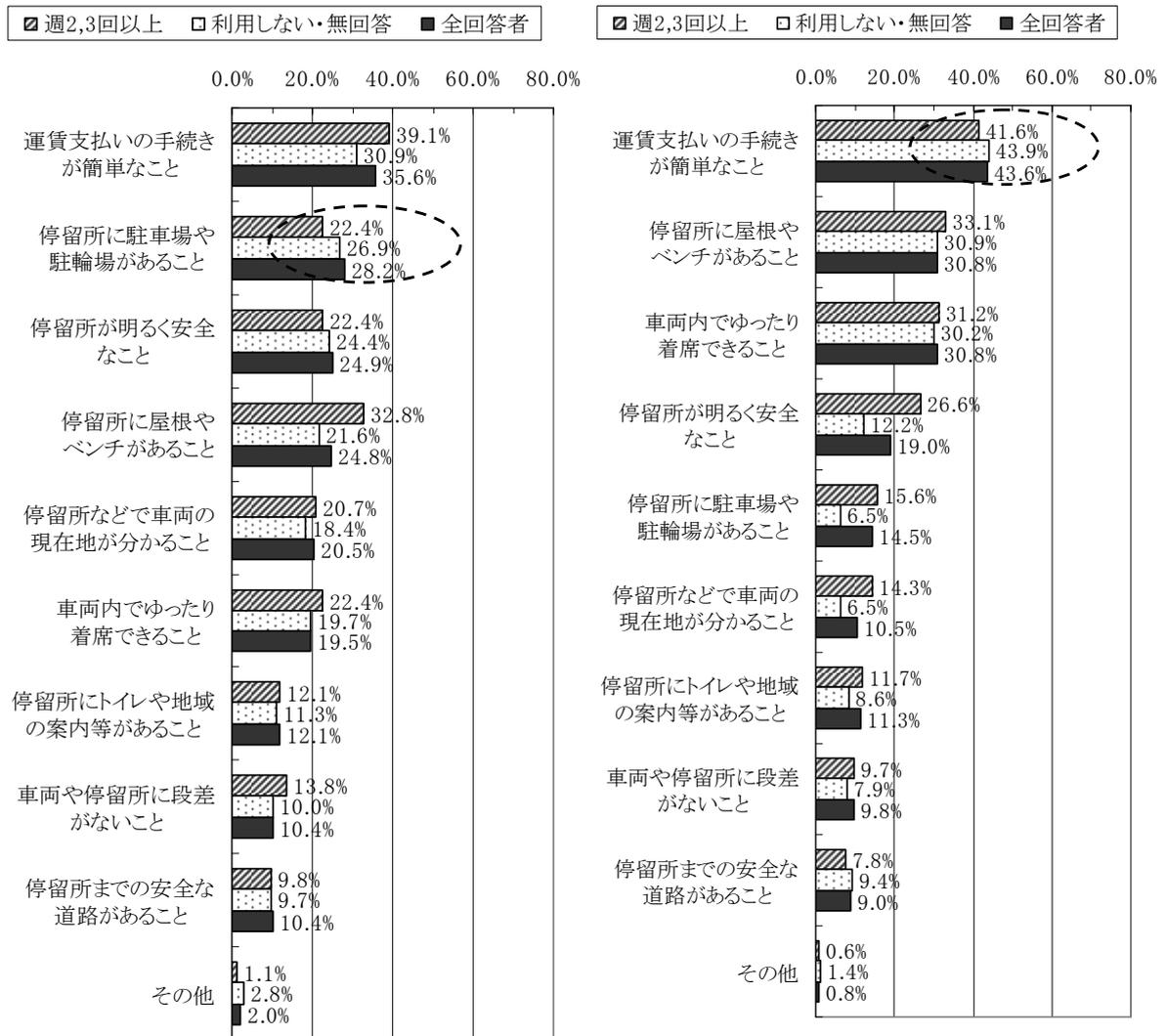


図 利用意向別にみた施設計画に関わる利用条件

○ 現住所別に比較すると、沿線区域外に居住する通勤者では「停留所に駐車場や駐輪場があること」の割合が高めとなっており、利用促進のためには利用圏域の拡大施策が有効と考えられる。

通勤者（13事業所の合計）

通学者（3高校の合計）

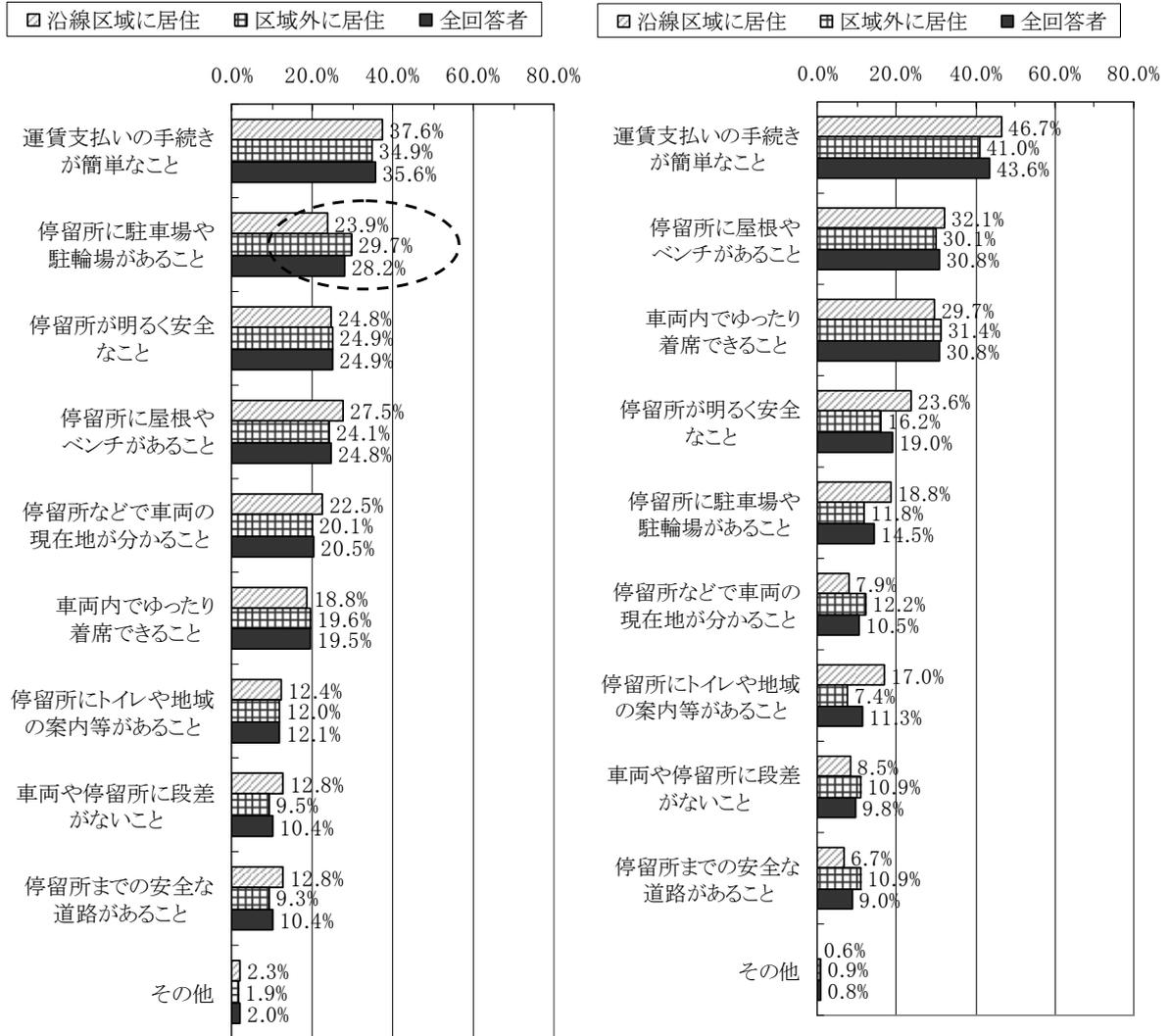


図 現住所別にみた施設計画に関わる利用条件

## 沿線区域への通勤通学者の利用意向調査（事業所・学校調査）結果まとめ

