

(4) 分析結果

ア 住民を対象とした TFP による粟生線純増回数の推計

(ア) 分析対象

分析対象としたデータは効果検証アンケートにおいて、粟生線利用の増加回数の記入があった 427 サンプルである。

A	効果検証アンケートにおいて「粟生線の利用」が「増えたと思う」と回答したサンプル	508件
B	Aの内、「増加回数」の記入があったサンプル	427件

(イ) データの補正

分析にあたり、以下の補正を行った。

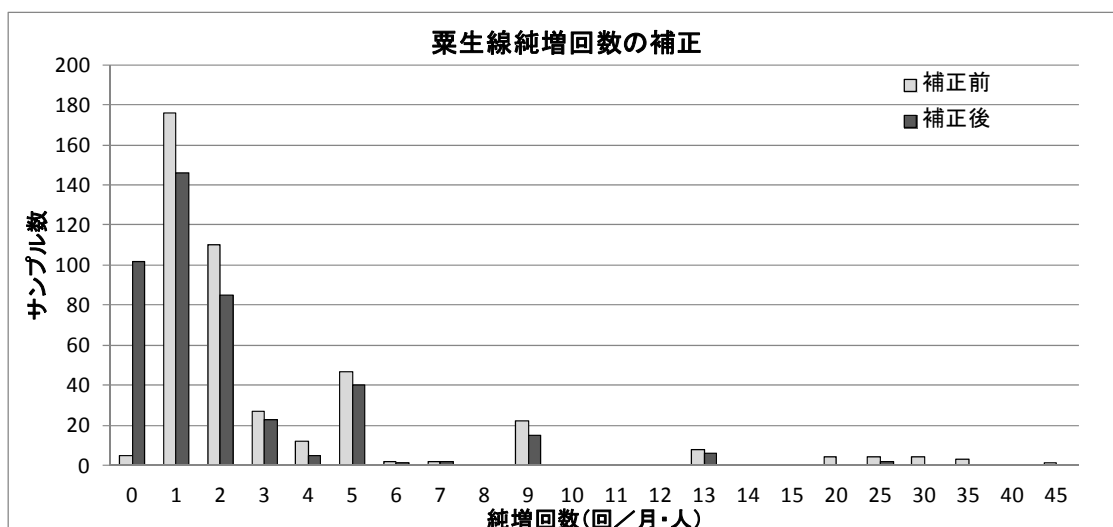
「粟生線の利用」が「増えたと思う」と回答しているものの、事前事後の粟生線利用回数の差が「減っている」90サンプルについては、「純増回数」を「0」とみなす。

例)	増加回数の自己申告値	事前	事後	⇒	純増回数
	週1回	週5回	週4回		0回

また、「増加回数」が「週4回以上」の16サンプルについては、「事前事後の差」を「純増回数」とみなす。さらに、このとき、事前事後の粟生線利用回数の差が「減っている」サンプルについては、「純増回数」を「0」とみなす。

例)	増加回数の自己申告値	事前	事後	⇒	純増回数
	週5回	週3回	週5回		週2回

補正前後の純増回数の度数分布を以下に示す。



(7) 純増回数の推計結果

a 一人1ヶ月あたりの純増回数

上記の補正を行ったデータに基づき、住民を対象とした TFP による純増回数の平均値を算出した結果、一人1ヶ月あたりの純増回数は **1.99 (回/月・人)** と推計された。

b 年間の純増回数

次に、アンケート結果に基づく粟生線利用増加者数約 400 人(増加回数の記入があった 427 サンプル) 及び、一人1ヶ月あたりの純増回数約 2 回 (1.99 (回/月・人)) を用いて、TFP 対象者全体の年間の純増回数を算出した結果、 **800 (回/月)**、 **9,600 (回/年)** と推計された。

TFP 対象者全体の粟生線純増回数

= 粟生線利用増加者数 × 純増回数

= 400 (人) × 2 (回/月・人)

= 800 (回/月)

イ 粟生線利用回数が増加した層の特性

粟生線の利用回数が増えた層の特性を見るために、「属性」、「意識」、「利用特性」別に粟生線利用回数の変化と純増回数を比較した。

分類	項目	項目
属性	性別	<ul style="list-style-type: none"> ・ 粟生線の利用回数の変化 ・ 粟生線純増回数
	年齢	
	職業	
	居住地	
	最寄り駅	
意識	事前の利用意向	
	事後の利用意向	
	粟生線の必要性	
利用特性	事前の粟生線利用頻度	
	利用目的	
	企画きっぷの利用	

(7) 属性別

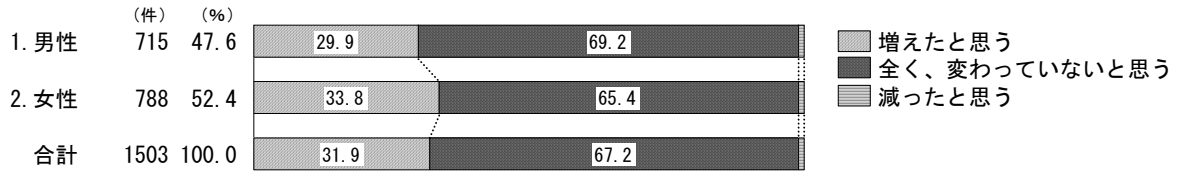
a 性別

男女別に純増回数に顕著な差は見られない。

(a) 利用回数の変化

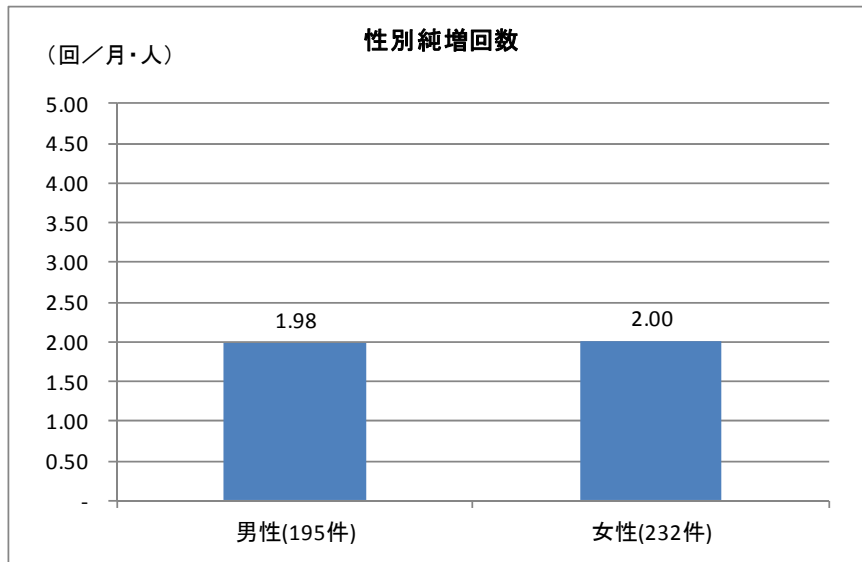
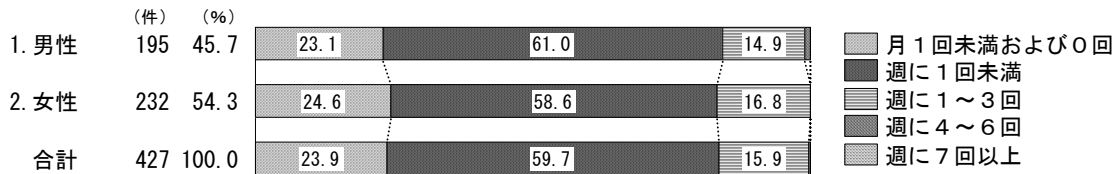
属性 性別
× Q1-3)

実際に、あなたご自身の「粟生線の利用」が、少しでも増えた、と思いますか？



(b) 純増回数

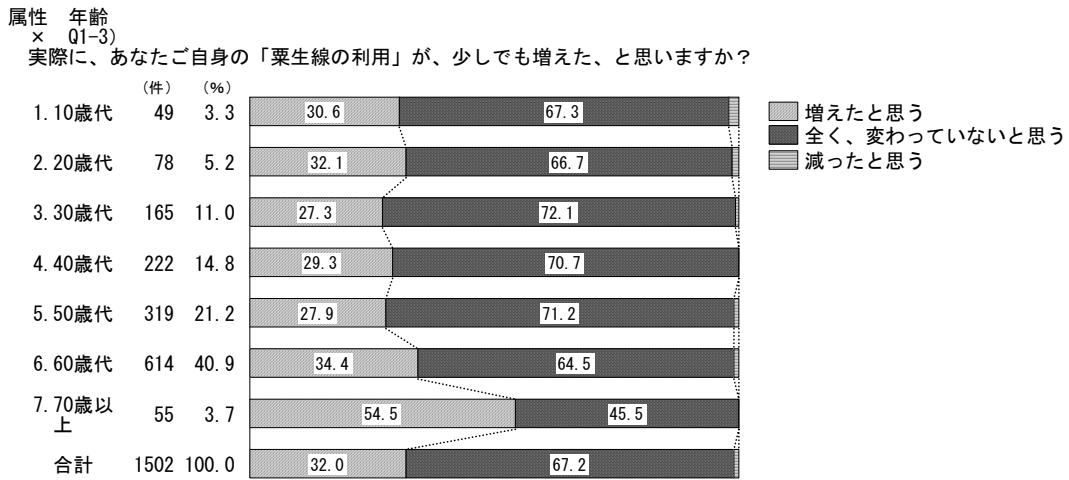
属性 性別 × Q1-3) 副問 増えかた→どのくらい増えましたか？



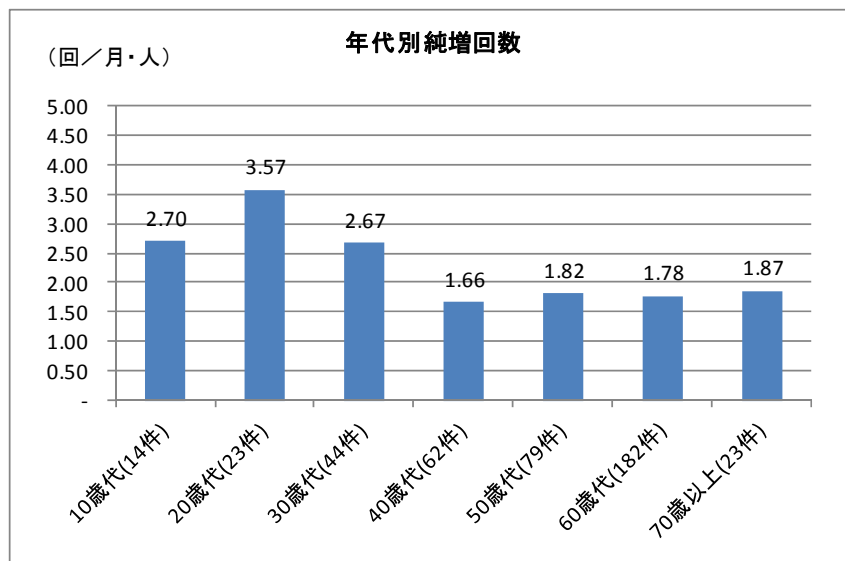
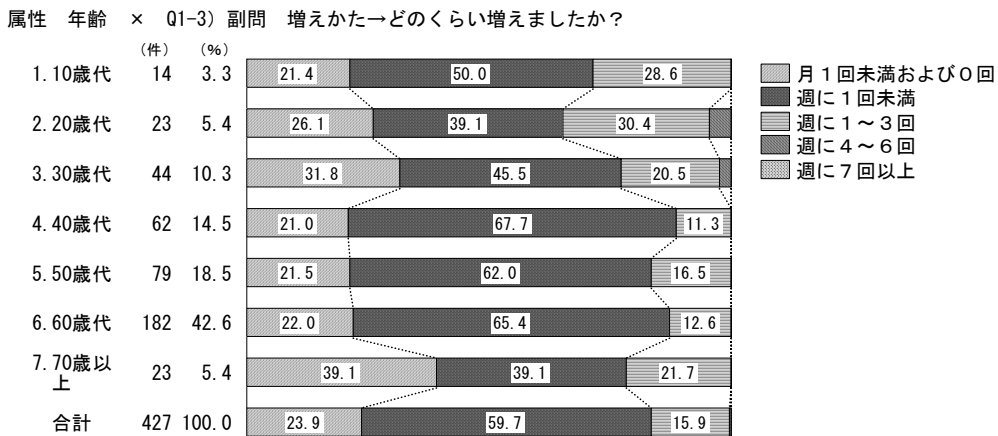
b 年齢

10～30歳代の若年層の効果が比較的高い。

(a) 利用回数の変化



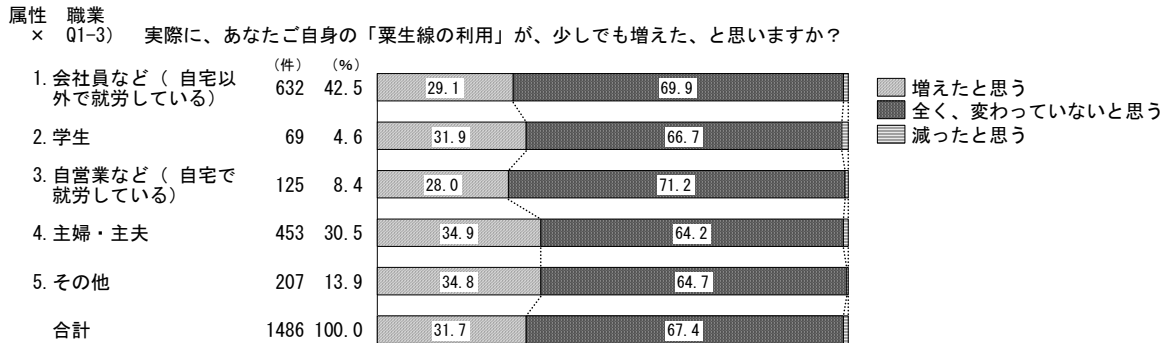
(b) 純増回数



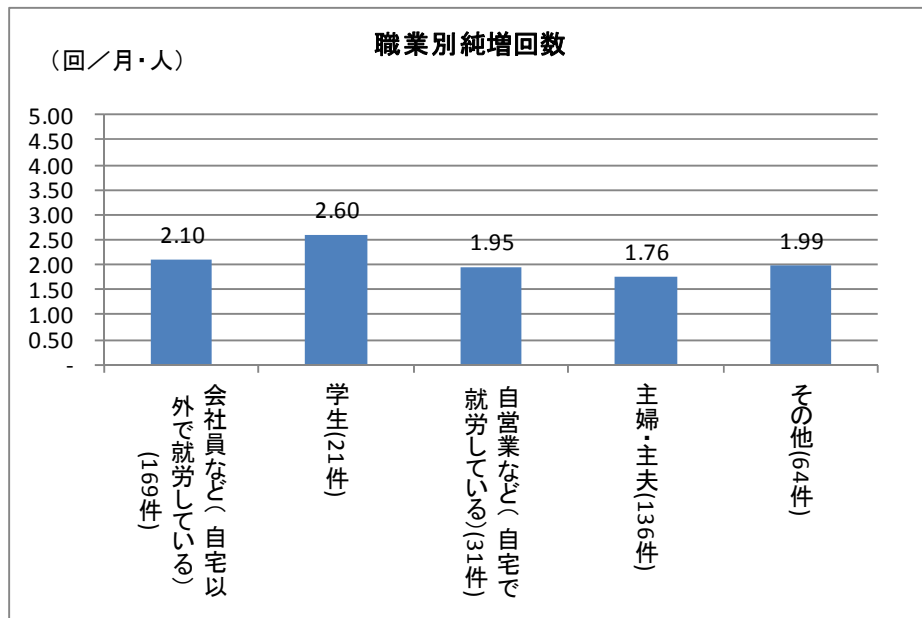
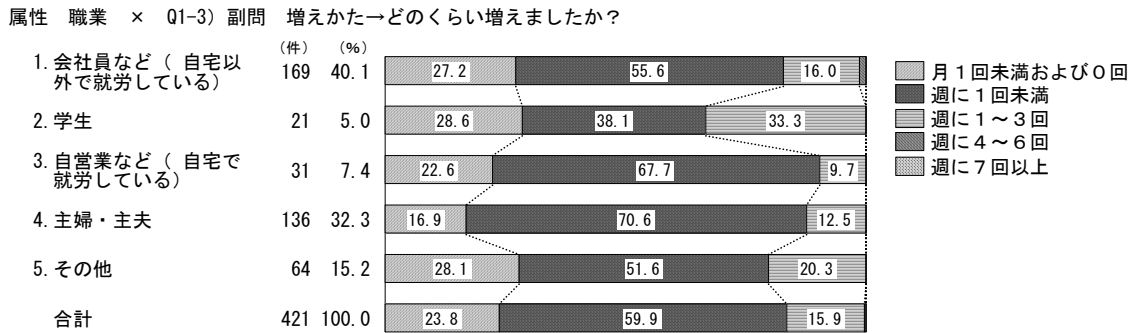
c 職業

学生の効果が比較的高い。

(a) 利用回数の変化



(b) 純増回数



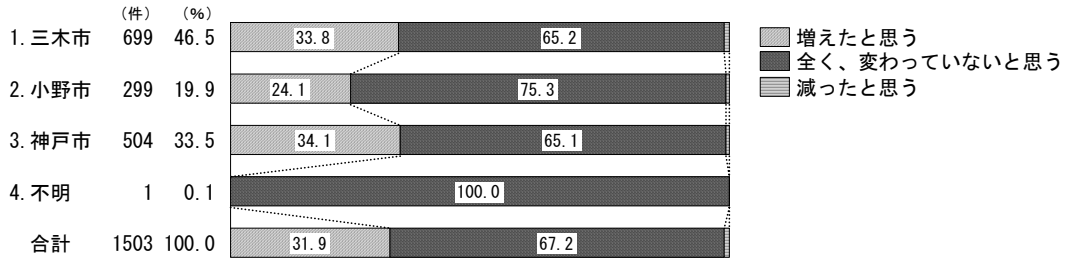
d 居住地別

3市別の純増回数に顕著な差は見られない。

(a) 利用回数の変化

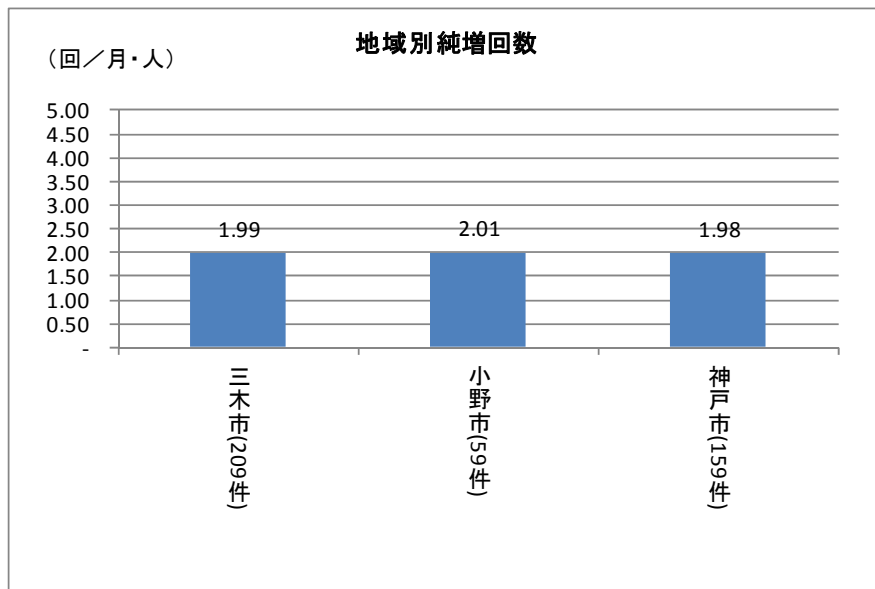
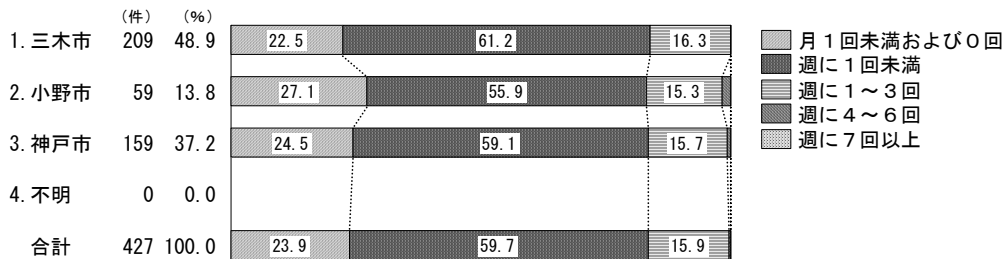
家族番号 種別
× Q1-3)

実際に、あなたご自身の「粟生線の利用」が、少しでも増えた、と思いますか？



(b) 純増回数

家族番号 種別 × Q1-3) 副問 増えかた→どのくらい増えましたか？

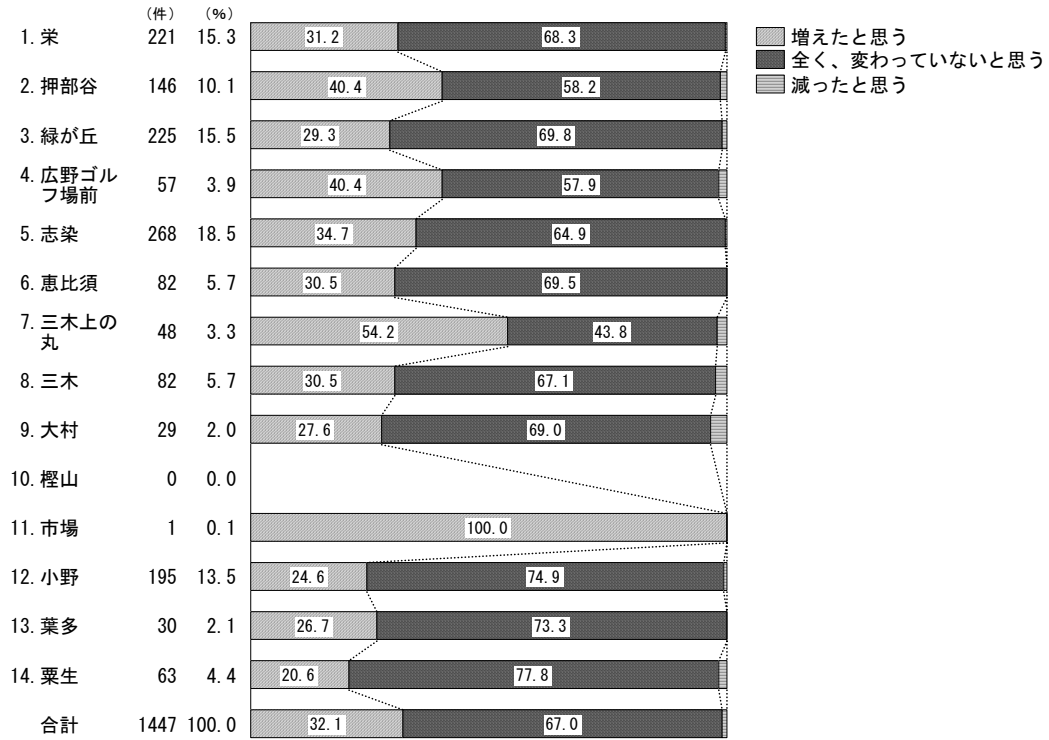


e 最寄り駅別

増加者が多いのは「三木上の丸駅」付近の居住者であり、増加回数が多いのは「恵比須駅」、
「小野駅」付近の居住者である。

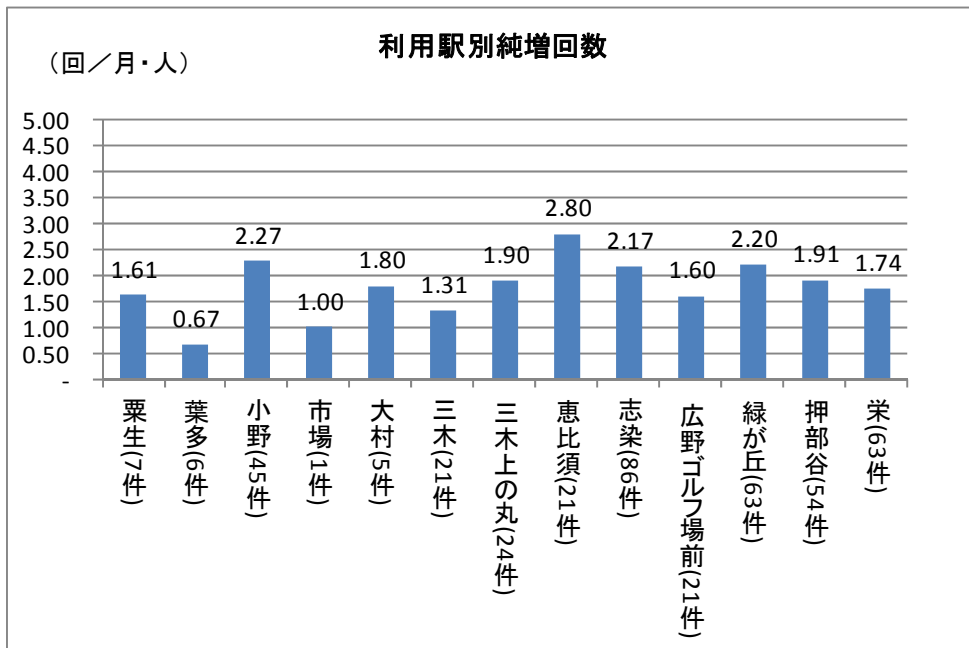
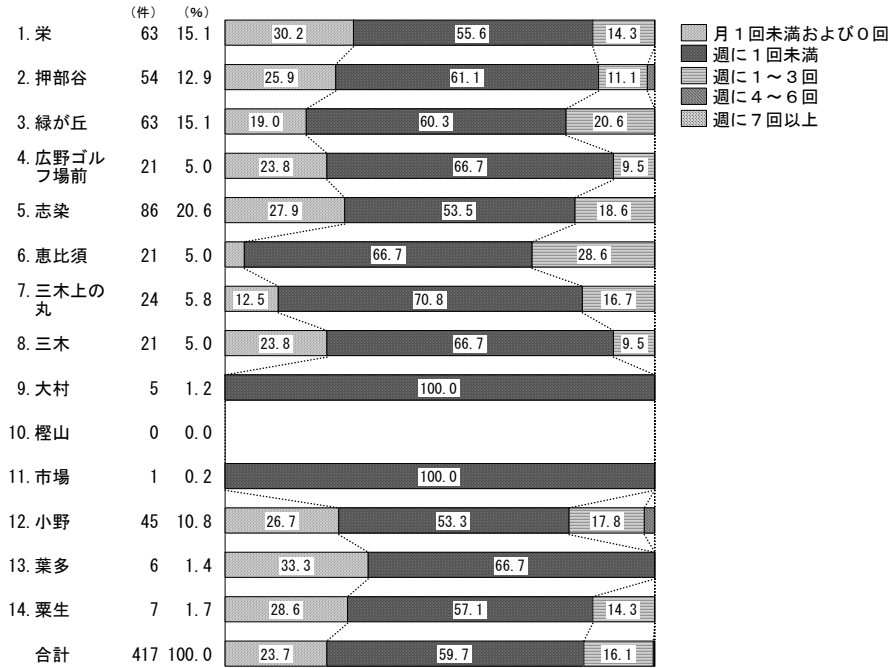
(a) 利用回数の変化

Q1-2 (副) ご自宅の最寄りの神戸電鉄粟生線の駅名
× Q1-3)
実際に、あなたご自身の「粟生線の利用」が、少しでも増えた、と思いますか？



(b) 純増回数

Q1-2 (副) ご自宅の最寄りの神戸電鉄粟生線の駅名
 × Q1-3) 副問 増えかた→どのくらい増えましたか？



(i) 意識と純増回数

a 事前の利用意向

サンプル数が6件と少ない「絶対にそう思わない」層を除くと、事前の利用意向が高い層は効果が高い。

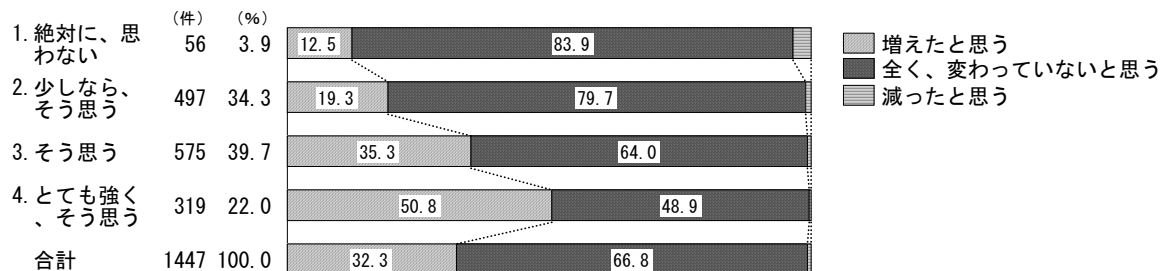
(a) 利用回数の変化

Q2-2

少し無理をしても、「粟生線」を今よりも利用してみるのもいいかもしれないと思いませんか？

× Q1-3)

実際に、あなたご自身の「粟生線の利用」が、少しでも増えた、と思いますか？



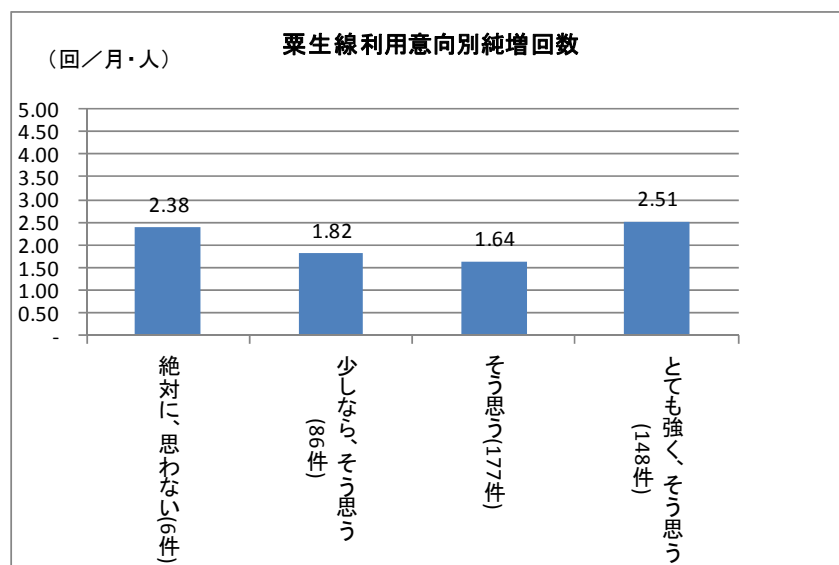
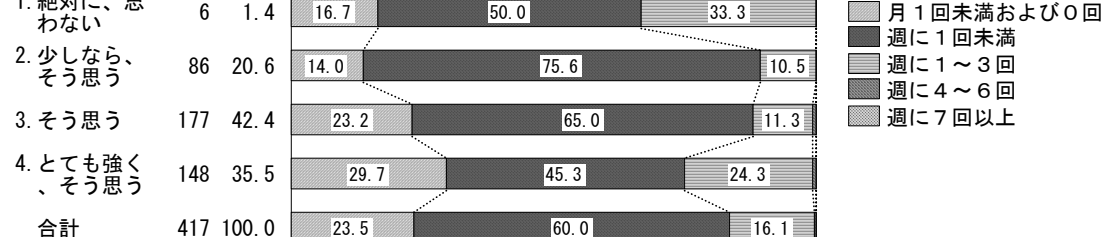
(b) 純増回数

Q2-2

少し無理をしても、「粟生線」を今よりも利用してみるのもいいかもしれないと思いませんか？

× Q1-3) 副問

増えかた→どのくらい増えましたか？



b 事後の利用意向

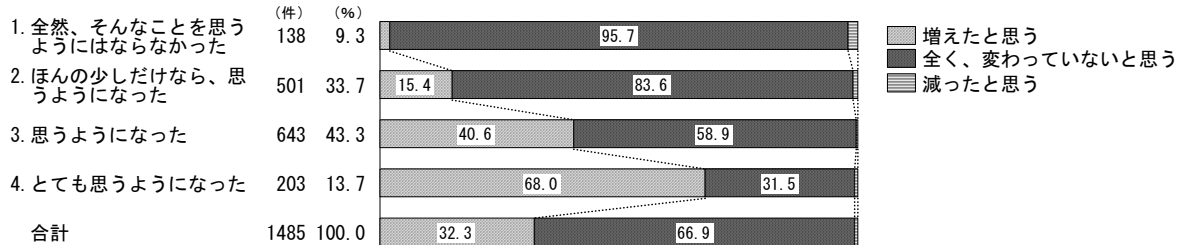
事後の利用意向が高い層は効果が高い。

(a) 利用回数の変化

Q1-2)

前回のアンケートにお答え頂いた後、できるだけ、粟生線を利用してお出かけしようと、思いましたか？

× Q1-3) 実際に、あなたご自身の「粟生線の利用」が、少しでも増えた、と思いますか？

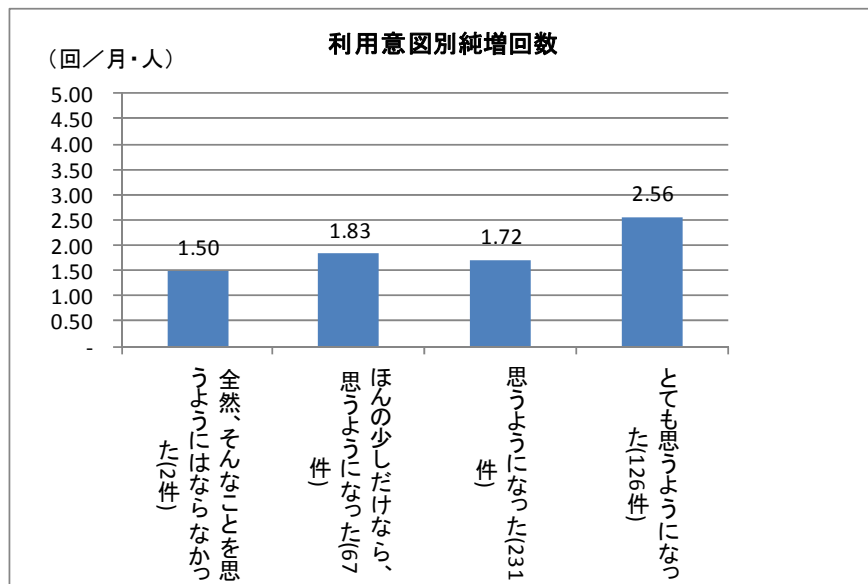
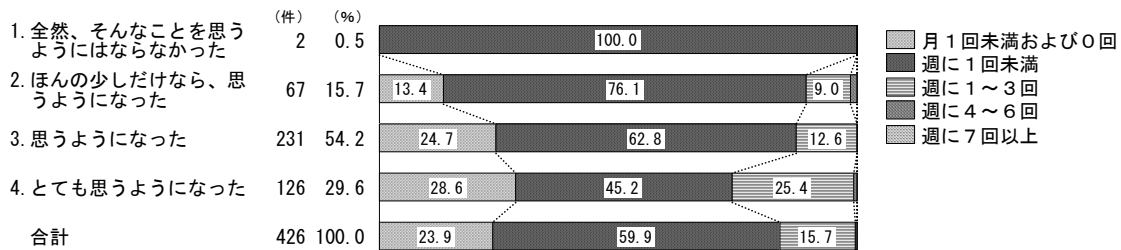


(b) 純増回数

Q1-2)

前回のアンケートにお答え頂いた後、できるだけ、粟生線を利用してお出かけしようと、思いましたか？

× Q1-3) 副問 増えかた→どのくらい増えましたか？

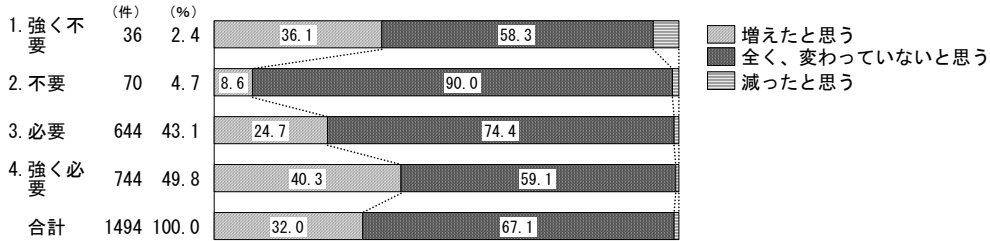


(7) 粟生線の必要性

粟生線の必要性を強く感じている層の効果は高い。

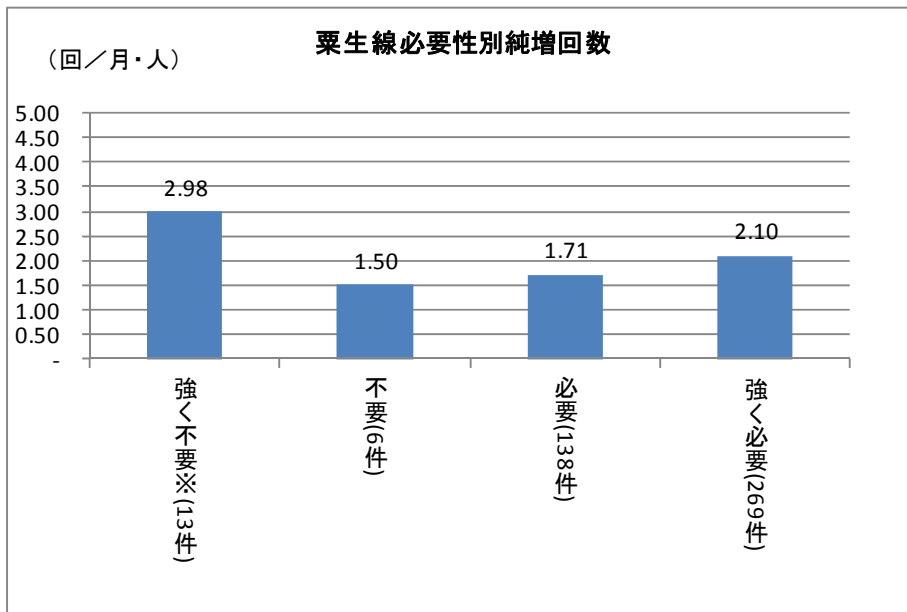
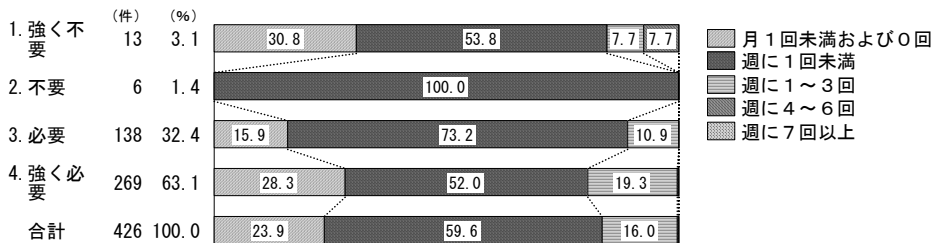
(a) 利用回数の変化

Q2-1③ あなた自身は、「粟生線」が必要だと思いますか？
 × Q1-3) 実際に、あなたご自身の「粟生線の利用」が、少しでも増えた、と思いますか？



(b) 純増回数

Q2-1③ あなた自身は、「粟生線」が必要だと思いますか？
 × Q1-3) 副問 増えかた→どのくらい増えましたか？



※21.50 回増の 1 サンプルが影響

(エ) 利用特性と純増回数

a 事前の粟生線利用頻度

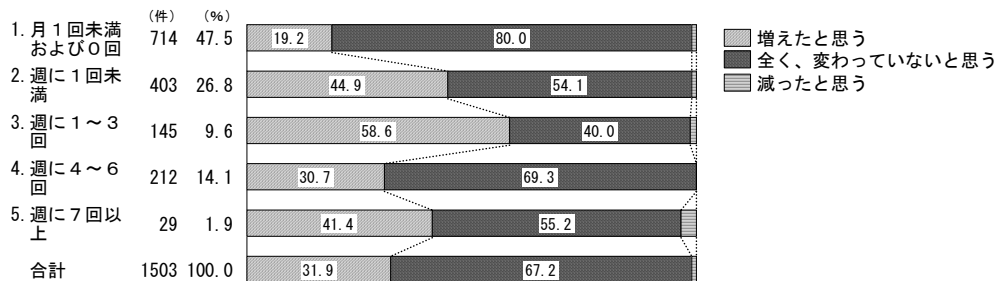
週に1～3回粟生線を利用している層の効果が高い。

(a) 利用回数の変化

Q2③ 【事前】それぞれの交通手段をどのくらい使っていますか？(神鉄)

× Q1-3)

実際に、あなたご自身の「粟生線の利用」が、少しでも増えた、と思いますか？

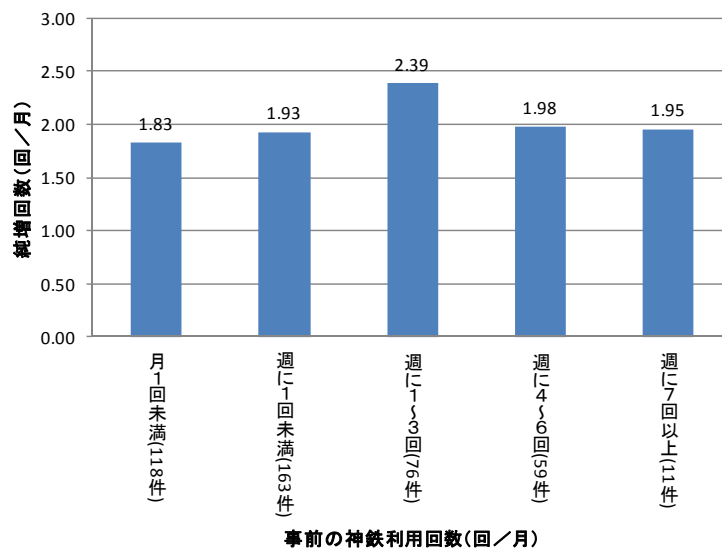
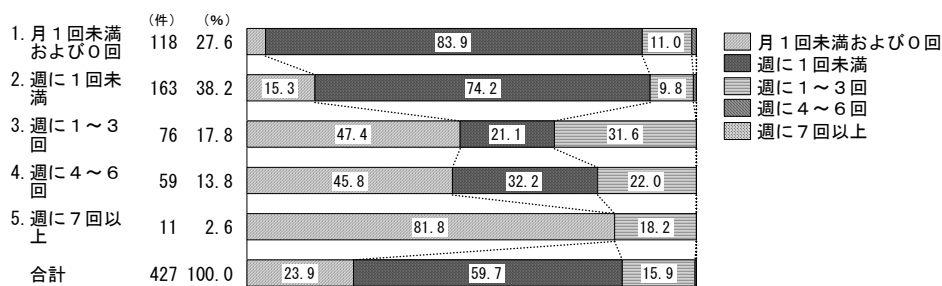


(b) 純増回数

Q2③ 【事前】それぞれの交通手段をどのくらい使っていますか？(神鉄)

× Q1-3) 副問

増えかた→どのくらい増えましたか？

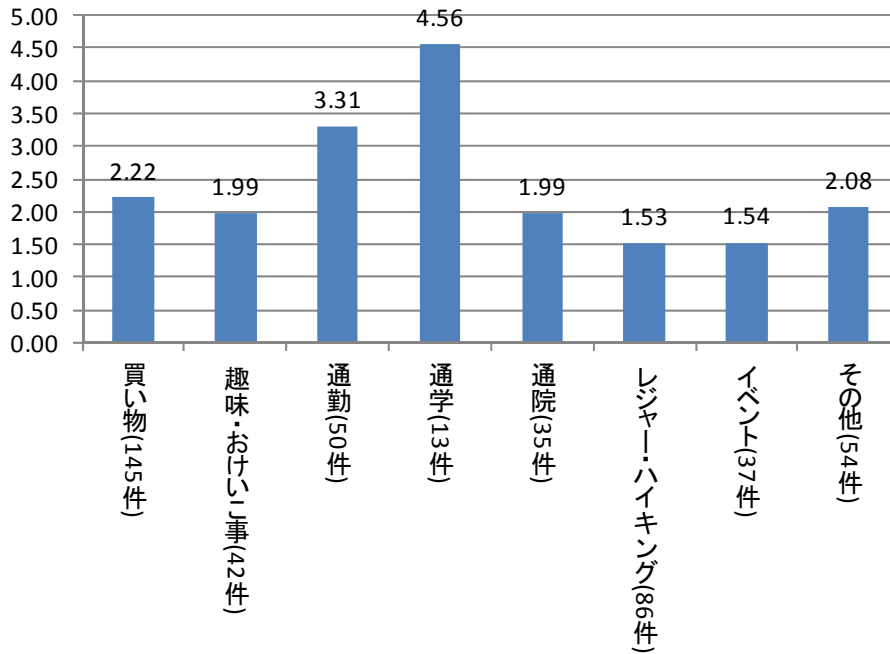
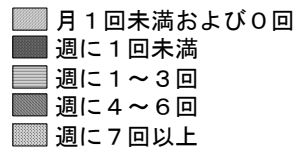
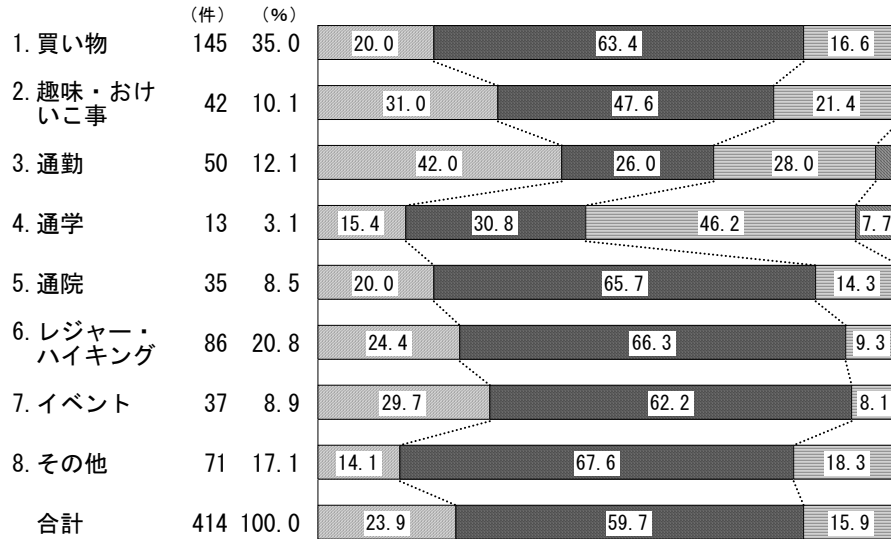


b 利用目的

定期利用が想定される通勤・通学における効果が高い。

(a) 純増回数

Q1-3) ① 「粟生線の利用」が増えた、と思う主な利用目的は何ですか？
 × Q1-3) 副問 増えかた→どのくらい増えましたか？



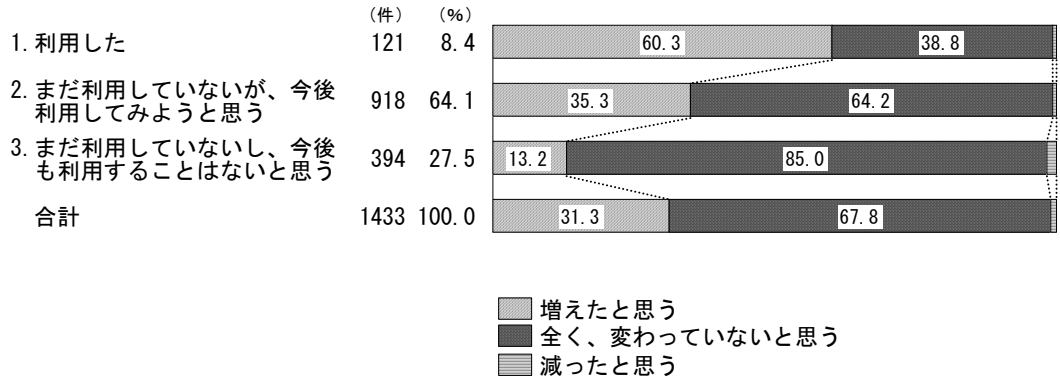
純増回数の平均値(回/月)

(イ) 企画きっぷの利用

企画きっぷを利用した層の効果は高い。

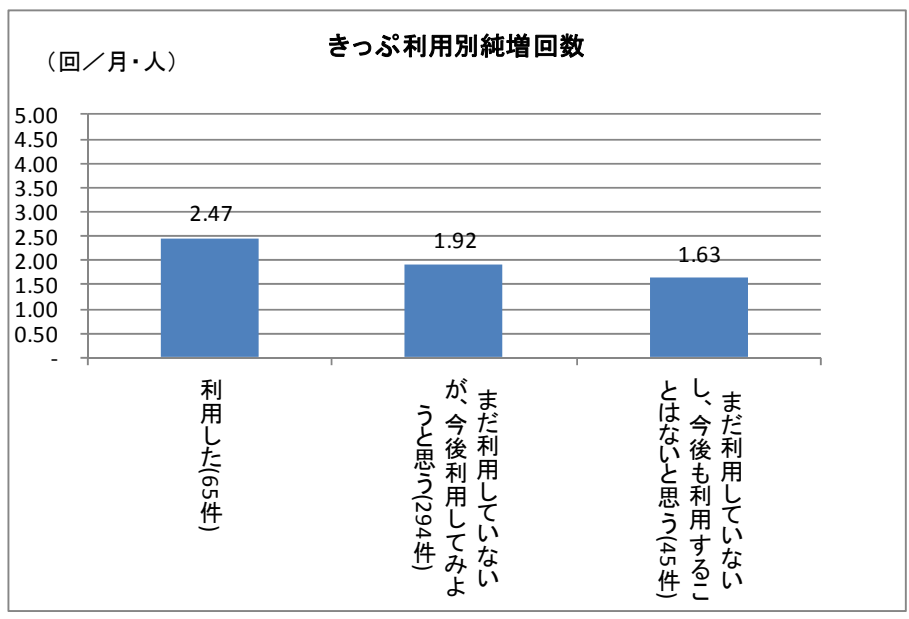
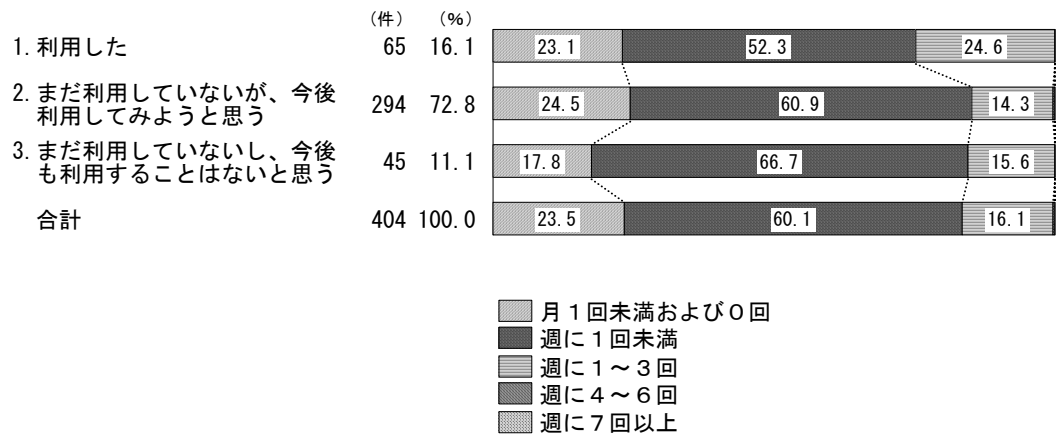
(a) 利用回数の変化

Q1-4) 前回アンケートにお答え頂いた後、休日のおでかけにお得なきっぷを利用しましたか？
 × Q1-3) 実際に、あなたご自身の「粟生線の利用」が、少しでも増えた、と思いますか？



(b) 純増回数

Q1-4) 前回アンケートにお答え頂いた後、休日のおでかけにお得なきっぷを利用しましたか？
 × Q1-3) 副問 増えかた→どのくらい増えましたか？

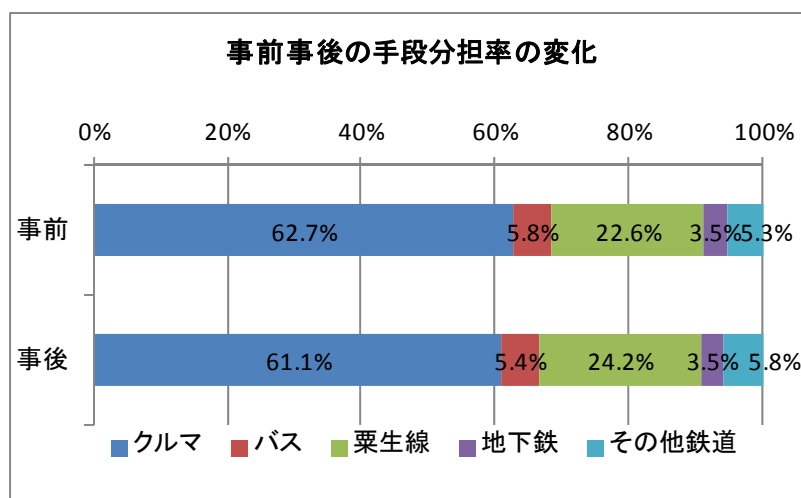


以上より、粟生線の利用回数が増えた層の特性をまとめると以下のとおりである。

分類	項目	項目	
属性	性別	・粟生線の利用回数の変化 ・粟生線純増回数	顕著な差は見られない
	年齢		若年層の効果が高い
	職業		学生の効果が高い
	居住地		顕著な差は見られない
	最寄り駅		恵比須駅、小野駅利用者が比較的高い
意識	事前の利用意向		意向が高い層は効果が高い
	事後の利用意向		意向が高い層は効果が高い
	粟生線の必要性		必要性が高い層は効果が高い
利用特性	事前の粟生線利用頻度		週1～3回利用者の効果が高い
	利用目的		通勤・通学目的の効果が高い
	企画きっぷの利用		企画きっぷ利用者は効果が高い

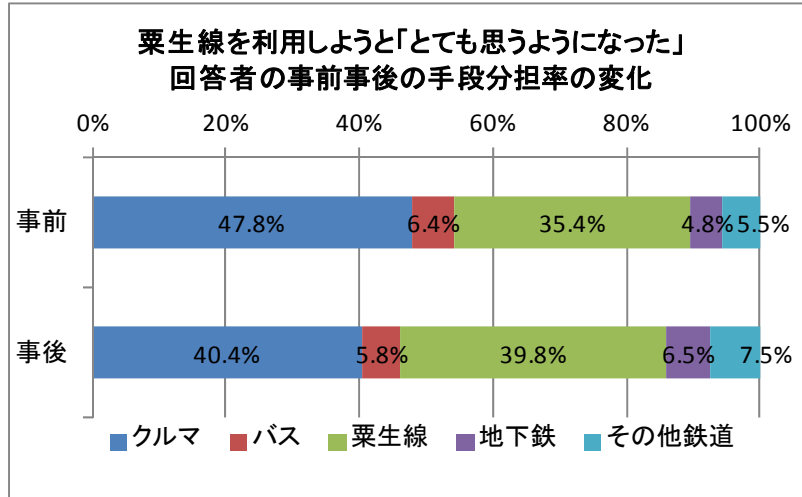
ウ 事前事後の交通行動の変化

事前事後で回答者が同一人物と特定できたサンプルについて、事前事後の各交通手段別の利用回数を集計した。そして、季節変動による事前事後の外出回数の変化を考慮するため、手段別の平均利用回数の合計に占める各手段の平均利用回数を分担率として事前事後の変化を集計した。その結果、クルマで外出する割合が1.6%減少し、粟生線で外出する割合が1.6%増加していることが示された。



※手段分担率＝手段別平均利用回数÷手段計平均利用回数×100

アンケート回答後の粟生線の利用意向別に事前事後の各交通手段別の利用回数を集計した。その結果、できるだけ粟生線を利用しておでかけしようとする層は「とても思うようになった」と回答した層は粟生線の分担率が4.4%増加している。



※手段分担率 = 手段別平均利用回数 ÷ 手段計平均利用回数 × 100

アンケート後の粟生線利用意向	区分	区分	平均値 (回/月・人)	分担率	サンプル数
全然、そんなことを思うようにはならなかった	クルマ	事前	16.72	67.8%	136
		事後	17.78	74.6%	136
	バス	事前	1.46	5.9%	136
		事後	1.43	6.0%	136
	粟生線	事前	5.01	20.3%	136
		事後	3.00	12.6%	136
	地下鉄	事前	0.47	1.9%	136
		事後	0.51	2.1%	136
	その他鉄道	事前	1.01	4.1%	136
		事後	1.12	4.7%	136
ほんの少しだけなら、思うようになった	クルマ	事前	15.64	70.9%	481
		事後	15.57	71.3%	481
	バス	事前	1.36	6.2%	481
		事後	1.21	5.5%	481
	粟生線	事前	3.38	15.3%	481
		事後	3.38	15.5%	481
	地下鉄	事前	0.69	3.1%	481
		事後	0.62	2.8%	481
	その他鉄道	事前	1.00	4.5%	481
		事後	1.07	4.9%	481
思うようになった	クルマ	事前	13.09	60.3%	603
		事後	11.88	57.6%	603
	バス	事前	1.11	5.1%	603
		事後	1.07	5.2%	603
	粟生線	事前	5.31	24.5%	603
		事後	5.79	28.1%	603
	地下鉄	事前	0.85	3.9%	603
		事後	0.71	3.4%	603
	その他鉄道	事前	1.35	6.2%	603
		事後	1.18	5.7%	603
とても思うようになった	クルマ	事前	10.71	47.8%	187
		事後	10.42	40.4%	187
	バス	事前	1.44	6.4%	187
		事後	1.49	5.8%	187
	粟生線	事前	7.93	35.4%	187
		事後	10.25	39.8%	187
	地下鉄	事前	1.08	4.8%	187
		事後	1.67	6.5%	187
	その他鉄道	事前	1.24	5.5%	187
		事後	1.94	7.5%	187

※全手段の利用回数が有効なサンプルのみで集計