

IV-32

通勤交通におけるパーク・アンド・ライド方式の実態調査について

大阪市総合計画局 正 橋井 啓一

4. 〇 畠山庄司

坂下正治

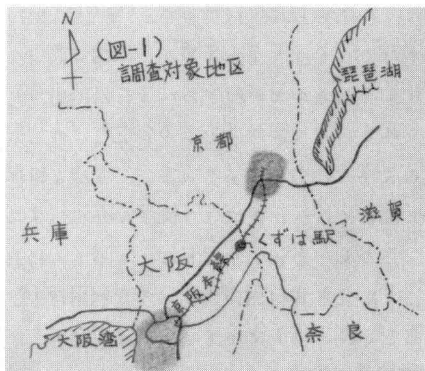
1. まえがき

現在社会問題となっている自動車交通問題は、総合的な交通体系の中で考えていかなければならないが、その一環として駐車対策は非常に重要な位置を占めるものである。本調査は京阪くずし駅地区において典型的なかたちで発生しているP&R方式について実態を調査し、全通勤手段の中での位置づけ(A調査)と、同方式の利用形態(B調査)とを把握し、駐車対策におけるP&R方式の意義を考察するものである。

2. 調査の概要

調査対象地区：同地区は(図-1)で示すように大阪と京都の中間に位置し、後背地は新興住宅として整備され、鉄道駅までの道路も利用しやすく整備された地区である。駅前には面南筋により大阪通勤圏にはまれなる大容量の無料駐車場(約1600台収容)があり、それによってP&R方式が自然発生し、同時にK&R方式も行なわれている。

A調査：くずは駅を中心に半径2km以内の地区について通勤交通のパターンと、その選択動機について調査分析を行なった。調査方法はアンケート方式で各家庭（無差別）に用紙を直接投函（1000枚）し郵送により回収を行なった。（回収率29%）



B調査：くずは駅前にてP&Rしている自動車のドライバーを対象にP&R方式の利用形態の調査、分析を行った。調査はドライバーに用紙を直接手渡し(1000枚)郵送により回収した。(回収率45%)

3. 調査結果の分析 (四-2) 通勤者全体の通勤方法

＜A調査＞（図-2）
車の保有率は40.8%と約2.5戸に1台の率で保有し「車保有を希望する」を含めると将来の保有率は52%が見込まれる。また車の利用率は33.8%であり「車利用を希望する者」を含めると将来の利用率は、45.9%が見込まれ将来保有率、利用率とも増加することが考えられる。各通勤方法のうち

自動車保有者 170¹ 59.2%

バイク保有者 96人 33.5%

法人車利用者 21人 7.3%

通勤に利用しない者 20人 7.0%

通勤に利用する者 76人 26.5%

現在の通勤方法	B & R	Bic & R	W & R	B	Bic	計
Dに転換	8	3	3		1	15
P&Rに転換	2.8	1.0	1.0		0.3	5.1
K&Rに転換	13	1	3	1		18
K&Rに転換	4.5	0.3	1.0	0.3		6.1
そのまま	86	21	29	1		137
計	30.1	7.4	10.2	0.3		48.0
	107	25	35	2	1	170
	37.4	8.7	12.2	0.6	0.3	59.2

現在の通勤方法	B & R	Bic & R	W & R	B	Bic	計
Dに転換			1			1
P&Rに転換			0.3			0.3
K&Rに転換	1	1				2
K&Rに転換	0.3	0.3				0.6
そのまま	9	4	4			17
計	3.3	1.4	1.4			6.1
	10	5	5			20
	3.6	1.7	1.7			7.0

現在の通勤方法	D	D	P & R	K & R	計
仕事に使う	1	2	4	1	8
仕事に使う	0.3	0.7	1.4	0.3	2.7
仕事に使う	15	26	25	2	68
仕事に使う	5.2	9.3	8.6	0.7	23.8
計	16	28	29	3	76
	5.5	10.0	10.0	1.0	26.5

現在の通勤方法	D	計
仕事に使う	4	12
仕事に使う	1.4	4.1
仕事に使う	17	85
仕事に使う	5.9	29.7
計	21	97
	7.3	33.8

注：上段：通勤者数（人）
下：通勤者全体に対する割合（%）

注(上段:通勤者数(人))
(下:通勤者全体に対する割合(%))

D: (Direct) P&R: (Park and Ride) K&R: (Kiss and Ride)

B&R: (Buss and Ride) Bic & R: (Bicycle and Ride)

W & R: (Walk and Ride) B: (Buss) Bic: (Bicycle)

現在P&R方式をとっている通勤者は全体の10%で、かつ車利用通勤者の中では3台に1台という高い比率を占めている。さらに車非保有者の1割がP&R方式へ転換を希望しており本方式の増加傾向が予想される。P&R

方式利用者の評価を(表-1)に示す。一般に車や自転車を利用する理由は「安全性」は劣るが、バスに比べて「迅速性」「利便性」に留んでいるためである。各手段に対する評価をP&R方式利用者とそれ以外の手段利用者とを比べてみると、前者は「痛れない」「時間が正確」と答えており他の手段利用者が車に対してデメリットを否定している。これはP&R方式によればいわゆる車のよい所だけをとることができ、過度の集中によって生じる車のデメリットを受けなくて済むためではないかと思われる。

(表-1) 交通機関に対する評価

	自動車	バス	自転車
安全である	X ₂ △	○ ₁ ○ ₁	X ₂ X ₃
痛れない	X ₄ ○ ₅	○ ₃ ○ ₂	X ₃ X ₃
時間が正確	X ₃ ○ ₄	○ ₅ X ₁	○ ₃ ○ ₃
時間がかららない	○ ₃ ○ ₁	△	○ ₄ X ₃
すぐに利用できる	○ ₂ ○ ₃	○ ₆ X ₃	○ ₂ ○ ₂
経済的	X ₁ X ₁	○ ₄ X ₁	○ ₁ ○ ₁
天候に左右されない	○ ₁ ○ ₁	○ ₂ △	X ₁ X ₁

注: 左:P&R方式以外の通勤者
右:P&R方式利用者
数字: 評価の順位

<B調査>

P&R方式の実態: 本方式の利用目的は、ほとんど通勤でもよいほど「通勤」であり、利用頻度は「ほぼ毎日」が多く、かつ「1人乗車」が非常に高い。本方式が通勤サイクルに定着化していることがわかる。また目的地はほとんど大阪市の都心部で占められている。駅勢圏は(表-2)に示し駅まで10分以内、かつ3km以内の人が3/5以上を占めている。一方車を利用しない場合はバス利用が多いと思われるが、平均して徒歩10分+バス10分必要としており(表-3)時間的におおむね半分に短縮されておりP&R方式のメリットの一つがあらわれている。

(表-2) P&R方式利用者の駅勢圏

距離(km)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10以上
割合(%)	7	41	28	4	1	5	3	0	1	2	8

時間(分)	5	10	15	20	25	30	30以上
割合(%)	40	40	8	6	2	3	1

(表-3) 車を利用しない時の徒歩とバスの所要時間

	分	5	10	15	20	25	30	30以上
バス (単位: %)								
徒歩	5	1	7	28	8	3	1	1
	10	2	2	10	4	1	1	1
	15	7	1	3	1			
	20	6					1	
	25	1						
	30	1		1				
	30以上	1		1	1	1		

P&R方式利用理由: 本方式利用理由を(表-4)に示す。「駅の周辺に駐車場がある」が16%を占め、もより駅に駐車場があることが本方式利用の大きな要因となっている。またバスサービス面の悪さを理由にあげたのが、全部で44%となっておりバスサービスの向上によってはバス利用に転換される可能性もうかがえる。一方目的地まで直行しない理由は(表-5)で示すように「電車の方が時間がかからない」が27%、「目的地に駐車場がない又有るが料金が安い」が22%等である。

(表-5) 目的地まで直行しない理由

電車の方が時間がかからない	27%
目的地に駐車場がない又有るが料金が安い	22%
電車の方が費用が安い	7%
電車の方が安心だから又休が楽だから	21%
電車の方が時間的に確実に行ける	17%
マイカー通勤は自費せよという世論がある	6%
その他	0%

(表-4) P&R方式利用理由

バスの停留所が近くにない	8%
バスの運行回数が少ない	16%
バスは時間どおりに来ない	4%
バスの始発(終発)時間がおそい(早い)	12%
自動車のほうが時間がかからない	13%
便利の良い鉄道駅へ行く直通バスがない	4%
自動車は混雑がなく快適である	4%
ふだん車と他の目的に使うことがない	3%
駅の周辺に駐車する場所がある	16%
自動車を時々動かさない車のためにはない	3%
通勤の帰りに買物等の荷物がある事がある	4%
駅前タクシーが少なく便よく利用できる	13%
その他	0%

以上から都心部での駐車場確保のむつかしき、時間的ロス、その他確実性、安全性等を考慮して本方式を利用していると考えられる。

諸施策と転換の可能性: (表-6)

によりバスサービス向上により38%が、また(表-7)により道路、駐車場サービス向上により27%がP&Rから

(表-6) バスサービスが向上すると

車からバスへ転換を希望する	38%
希望しない	53%
わからない	9%

(表-7) 目的地まで道路、駐車場サービスが向上すると

直行する	27%
直行しない	68%
わからない	5%

(表-8) 1日の料金の評価

料金(円)	50	100	200	300	その他
割合(%)	22	56	4	1	17

他へ転換する可能性を示している。従ってこの2条件が満たされてもかなりのP&R利用者は残ることが予想される。また料金体系からみると(表-8)大半の人が100円以下を希望しており300円では(表-9)半分以上がバスに転換しP&R利用者はほとんど残らない。従って利用料金が安いということがP&R利用の重要な要因となるものと思われる。

(表-9) 300円以上の駐車料金の場合は

バスにする	54%
自転車にする	10%
目的地まで車で行く	13%
誰かに駅まで車で送ってもらう	7%
今までどおり駐車する	3%
徒歩にする	10%
その他	3%

4. あとがき

利用実態からみて今後P&R駐車場を整備していく場合、バスサービス、料金設定の問題等については、特に考慮していかなければならないと思われる。