

IV-148 キス&ライドの発生頻度と形態に関する分析

三井不動産 正 佐藤 尚 稔
 東京工業大学 正 金 利 昭
 東京工業大学 正 肥 田 野 登

1. 研究の目的

東京圏郊外部では近年K&Rが増加し、今後も増加するものといわれている。しかし朝夜毎日利用している固定的なK&R利用者はむしろ少なく、かなり変動しているものと思われる。例えば、通常はK&Rなのにその日はたまたまバスにしたという場合や、通常は夫の通勤だけであるのにその日は娘の通学でもK&Rをしたということがある。つまりK&Rは本人の都合や他家族の都合等によってかなり変動があると思われる。需要予測や今後の動向を把握するためには、このようなK&R特有の変動や全体像を踏まえる必要がある。

本研究は東京圏郊外部を対象として、1週間の活動日誌調査にもとずくK&Rデータを用いて、世帯のK&R発生実態を明かにするものである。

2. 実態調査の概要

保有車単位の活動日誌調査を実施した。これは、世帯が保有している自動車が何時、誰に、どんな目的で利用されたかを1週間にわたって記録したものである。調査概要を表1に示す。有効サンプル693世帯の内、1週間の内1回でもK&Rを行っていたのは258世帯、37%である。

表1 1週間自動車活動日誌調査の概要

対象地区	JR常磐線、南柏駅、北柏駅、佐貫駅の周辺地区
調査日	1989年9月～10月
配布数	1432世帯
回収数	1406世帯
有効数	693世帯
K&R実施世帯	258世帯

3. K&Rの発生タイプ

1日当たりでK&Rをみれば表2に示す8タイプに分けられた。ある世帯の1週間のK&Rの変動は、例えば月=朝、火=朝、水=朝夜、木=朝、金=朝、土=無、日=無の様に示せる。1世帯1日のデータを1サンプルとして、1週間の延データでK&Rのタイプをみると(表2)、朝型が圧倒的に多く、次に夜型、朝夜型となっている。ここで注意すべきは、

量的には少ないがタイプ4の朝朝型やタイプ5の朝朝夜型等のように朝2回や夜2回のK&Rがみられることである。駅へアクセスする人が2人以上いる場合であろうが、今後注意すべきK&Rの形態と思われる。

表2 K&Rの発生タイプ 単位：延世帯

K & R 有	369
1. 朝	168
2. 夜	73
3. 朝夜	83
4. 朝朝	12
5. 朝朝夜	9
6. 朝朝夜夜	3
7. 朝夜夜	9
8. 夜夜	12
K & R 無	1437

注) 1週間の内1回でもK&Rを行っているのは258世帯。よって258世帯×7日=1806延世帯をサンプルとして扱う。

4. K&R発生在世帯タイプ

K&Rの発生世帯を、平日週3回以上を多頻度型世帯、平日週2回以下を少頻度型世帯として分類した結果を表3に示す。少頻度型世帯に比べて多頻度型世帯が若干多くなっている。このうち多頻度朝型世帯が27%と多く、ついで多頻度朝夜型世帯が20%となっているが、しかし後者についてさらに詳しくみると朝夜毎日型(月～金まで毎日)は13世帯、6%とかなり少なくなる。すなわち、K&Rの完全な固定層は少なく、多くの利用者は何らかの代替交通手段を前提としてK&Rを行っていることがわかる。

5. 発生変動の要因

① 交通サービス条件

少なくとも週1回以上何らかの形態でK&Rをしている世帯をK&R世帯として、全世帯の内のK&R世帯の割合を最寄り駅までの距離との関係で示したものが図1である。距離が遠くなるにしたがって

表3 K&R発生の世帯タイプ

単位:世帯、(%)

平日型世帯		232	(89.9)
多頻度型世帯	朝型	69	(26.7)
	夜型	16	(6.2)
	朝夜型	51	(19.8)
		136	(52.7)
少頻度型世帯	朝型	45	(17.4)
	夜	32	(12.4)
	朝夜	19	(7.4)
		96	(37.2)
休日型世帯		26	(10.1)
全世帯		258	(100.0)

(注) 多頻度型世帯は平日週3日以上のK&R世帯
少頻度型世帯は平日週2日以下のK&R世帯

K&R世帯が増加するが4.5Kmを越えると急に減少することがわかる。さらにK&R世帯タイプをみると(図2)、3.5Kmを越えると多頻度型世帯が減少することがわかる。特に多頻度朝型K&Rが減少しており、朝の忙しい時間にK&Rに当てることができる時間には限界があるのではないかとと思われる。

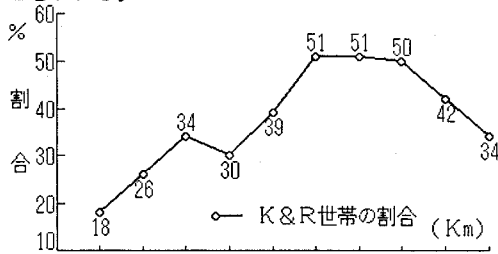
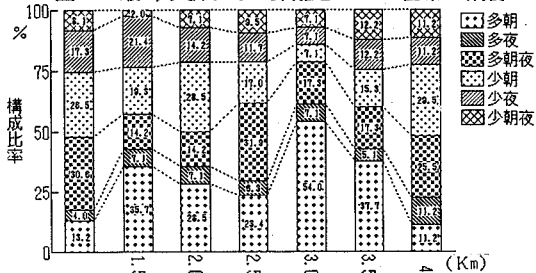


図1 最寄り駅までの距離とK&R世帯の割合

図2 最寄り駅までの距離とK&R世帯タイプ
② ドライバー制約

ドライバーの制約として妻の職業の有無、3歳以

下の幼児の有無(育児の時間)が考えられる。しかし、制約要因として明確な傾向は現れてこなかった。これは次項に示すように、出勤前の妻がK&Rドライバーとなったり、妻以外の家族がドライバーになったりまた幼児も車に同乗させたり、通勤目的以外のK&Rがあったりすることがあるためであろう。

③ K&Rの発生形態

K&Rが固定的ではなく変動しているのは、K&Rの発生メカニズムが複雑なためである。ここではサンプルにみられるK&Rの発生形態のいくつかを示すものとする。イ) 妻が夫と長男(大学生)、次男(高校生)を、毎日朝2回夜2回K&Rをしている。しかし長男の帰宅はK&Rではない。ロ) 妻が自分の出勤前に夫と長女(事務職)の2人を同時に朝送り型K&Rをしている。たまに夜迎え型のK&Rがある。ハ) 夫の朝送り型K&Rに加えて、小学生の塾のための夕方送り型K&R(17時頃)、夜迎え型K&R(21時頃)をしている。ニ) 車で通勤している息子が、途中で父を朝夜K&Rしている。ホ) この他の形態として、幼児を同乗させての朝K&Rや、帰宅した夫が娘を迎えに行く夜K&R、停年になった無職の夫が息子を送迎する朝夜K&Rもみられる。

これらの例から明らかなように、K&Rは世帯内の他の成員に強く依存しているため、ちょっとした条件で様々な形態で発生もするが、逆に他交通へ転換する可能性もあるトリップであると言える。

6. まとめ

行きも帰りも毎日K&Rという固定的K&R利用者は少なく、制約の少ない送迎ドライバーがいたり(老人ドライバー等)、K&Rニーズが高い場合(娘の夜の帰宅や子供も塾の送迎等)に生じると考えられる。

本研究で利用した世帯アンケート調査は、1989年度に行った東京理科大学土木工学科内山研究室との共同調査・研究で得たものである。データの収集・作成は同研究室の学生諸君に多くを負っている。記して感謝する次第である。

<参考文献>

- 1) 内山久雄、山川仁、福田敦; K&Rの実態分析と今後の動向、国際交通安全学会誌Vol. 13, No.3, pp. 8-20, 1988
- 2) 内山久雄; 大都市郊外部における駅端末交通機関の環境へ及ぼす影響の評価、都市圏環境計画の概念と手法 pp. 276-281、文部省「人間環境系」重点領域研究, 1990