

IV - 225

送りのキス&ライド型交通の一特性

建設省近畿地方建設局	正 員	濱口 了
大阪府立工業高等専門学校	正 員	高岸 節夫
大阪市	正 員	森山 勝

1. まえがき

わが国経済の発展による生活水準の向上、女性の社会進出等に伴い、自家用車保有世帯、共働き世帯が増え、女性ドライバーも増加している。また、市街地も拡大したため、これらを背景に、鉄道駅への送迎に、利便な自家用車が利用される傾向が高まっている¹⁾。こうしたK&R型交通は京阪電鉄寝屋川市駅でも増加しつつあるが、市駅周辺においては、適当な駐車場が少ないことから、無視できない交通障害もみられている。われわれはその実態を把握すべく、送迎の「送」を対象に、①停車時間、②交通障害、③運転者と降車客に関して観測調査を行った。①②の結果については本年度関西支部講演概要²⁾に記しており、ここでは、①の補足とまとめ、および③の結果を報告して、K&R型交通の一特性を明らかにする。

2. 調査の概要

市駅周辺および調査4区域は図-1に示される。調査は担当区域の調査員が、停車時間はストップウォッチで測定し、運転者と乗客の属性は目視で観察した。後者については、運転者と乗客を基本的に家族とみなして属性を判断した（表-1）。調査時間は、「送」が対象のため午前7時～8時30分（1992年10月9,12日）である。

3. 停車時間

停車時間は、全区域（全標本、164台）では、平均値は16.7秒、モードは4～6秒（30%）であった。しかし、この分布状況は図-2(a)のようであり、停車は概ね30秒以内で完了するとみなされる。1分程度を超えるものもあるが、これは特殊として扱えよう。そこで、31秒以上のもの（9.1%）を除外すると、平均値は9.6秒となり、この分布は図-2(b)のようになる。ここに、15秒以下の割合は85%である。

区域別集計結果（文献2）を併せて述べると、停車時間の特性は、以下のようにまとめられる。①停車時間の分布形は場所（停車の難易）によって異なる。②しかし、停車時間は概ね30秒以内、モードは4～9秒とみなされる。③平均停車時間は9～11秒程度とみなされる。④31秒を超えるものは少ないが、1分を超えるものも発生する。⑤以上から、送りのK&Rに要する停車時間は、5～15秒とみても間違いは小さい。

4. 送者と被送者

到着時と出発時とで運転者が異なる例があり（3.1%）、到着時の運転手が送者とは限らない。また、被送

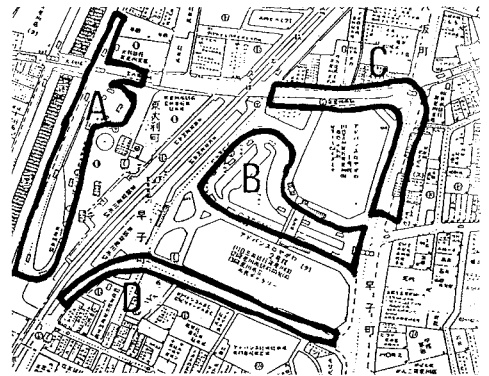


図-1 市駅周辺および調査対象地域

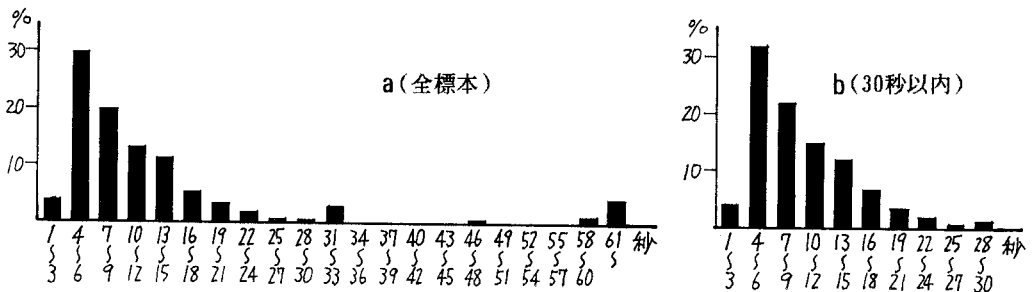


図-2 停車時間の分布（全城）

者を降ろした後、自宅に帰らず勤務先等に向かう車もかなりあるものと判断された。そこで、観察結果を、到着時と出発時(着、発)の運転者、および降車客

(被送者)の属性の組合せによって、表-1のようにまとめた。なお、発・運転者が送者とみなされる。

ここに、属性は基本的に、同乗者を家族とみなすとともに、夫婦あるいは親子の関係で判別した。したがって、表-1に示す結果は、調査時間帯を考えれば概ね実態を反映していると思われるものの、他の補足調査による確認が必要と考えている。

表-1から表-2が作成される。両表から、以下の諸点が示される(構成比は表-1に示す158標本で算出)。

①送者(発運転者)と被送者(降車客)の組合せでは、夫→妻(28.5)、妻→夫(20.2)、父→娘(15.2)の順に多い。夫婦の組合せは48.7%である。親子の組合せは44.3%であるが、親→子(38.0)が多く、子→親(6.3)は少ない。②送者は、夫(28.5)、父(24.1)、妻(20.2)の順に多い。被送者は、妻(28.5)、娘(26.0)、夫(20.2)の順に多い。③着と発で、運転者が交替するものは3.1%である(No.11,12)。④送者の63.3%は男性である。被送者の58.9%は女性である。

5. まとめ

「送」のK&R型交通について、要している停車時間、および送者と被送者の関係に関する調査結果をまとめると、(1)停車時間は殆どが30秒以内であって、

平均は10秒程度である。(2)送者は男の方が多く、組合せ形態では夫が妻を送るものが最も多かった。

今回の調査結果をみると、停車所要時間については概ね予想どおりで、妻が夫を送るケースよりも夫が妻を送るケースの方が多かったのは予想外であった。通勤途上の夫(または妻)が共稼ぎの妻(または夫)を送るケースがかなりあると推察される。なお、内山ら³⁾は「K&R」の定義において、送者を在宅のドライバーに限っているが、本調査ではこの定義に従うものを特定できず、その比率も示すことはできない。勤務先等に向かう者が、その途上において家族を駅に送るケースは少なくないと考えられ、K&R型交通の動向を展望する上で、今後、こうしたケースを含む諸形態の内訳を調査する必要があると思われる。

6. あとがき

鉄道端末における車による送迎交通の実態は単純ではないように思われた。送の停車時間は、停車の難易によっても大きな差はないようであるが、送者と被送者の属性関係の内訳は、駅勢圏の性格によって異なるのではないと思われる。寝屋川市駅の駅勢圏は広く、この中には古い市街地もあれば大規模集合住宅団地もある。また、圏内には共働き世帯も多いようである。今回の調査結果はこうした市駅の性格と関連させて解釈すべきものとする。なお、今後は「迎」の方の調査も行い、送と迎の比較も行いたい。

<参考文献>

- 1)「特集/キス&ライド」; 国際交通安全学会誌、Vol.13, No.3、1987
- 2)高岸・森山・濱口: 鉄道駅周辺におけるキス&ライド型交通の一実態、関西支部年講概要(IV部門投稿中)
- 3)内山・山川・福田: キス&ライドの実態分析と今後の動向、上掲1)、PP.148-160

表-1 運転者と降車客の組合せ

No	着運転	降車客	発運転 (記号)	構成比(%)	標本数
1	夫	妻	夫 (HWH)	28.5	45
2	妻	夫	妻 (WHW)	17.7	28
3	父	息子	父 (FSF)	8.9	14
4	父	娘	父 (FDF)	15.2	24
5	母	息子	母 (MSM)	2.5	4
6	母	娘	母 (MDM)	10.8	17
7	息子	父	息子 (SFS)	1.9	3
8	息子	母	息子 (SMS)	2.5	4
9	娘	父	娘 (DFD)	1.3	2
10	娘	母	娘 (DMD)	0.6	1
11	夫	夫	妻 (HHW)	2.5	4
12	父	父	息子 (FFS)	0.6	1
13	男	男	(X)	5.7	9
14	女	女	(Y)	1.3	2
#No.13,14は同世代の男、女					(158)
15	その他(複数下車:6; 多数下車(団体バス):3)				9
16	不明				5

表-2 送者と被送者の内訳(%)

	夫	父	妻	母	息子	娘	不明
送者	28.5	24.1	20.2	13.3	5.0	1.9	7.0
被送者	20.2	3.8	28.5	3.1	11.4	26.0	7.0