

IV-176

名古屋圏におけるパークアンドライドの利用実態に関する基礎的考察

○名古屋工業大学 学生員 竹内 聖彦
 名古屋工業大学 正会員 藤田 素弘
 名古屋工業大学 正会員 松井 寛

1. はじめに

近年の自動車交通の台頭は著しく今や自動車は日常生活において欠かせないものとなっている。しかしながら自動車の増加は深刻な渋滞等の交通問題を引き起こし、その結果都心部を中心として交通機能が著しく低下している。このような状況を打開するには都心部に流入する車の量自体を抑制することが必要となる。特に名古屋圏では自動車への依存率が高いためこのような対策がより重要となってくる。この車抑制策の1つとしてパークアンドライド（Park-and-Ride、以下P&Rと略す）なる形態がある。しかしながらその利用実態についてはあまり知られていないのが現状である。そこで本研究では昭和46年、56年、平成3年の3時点の中京圏パーソントリップ調査のデータファイルを用いてP&Rを中心とした端末車交通の実態についての分析とその基礎的な考察を行うものである。

2. P&Rの概要

P&Rは自宅から鉄道駅まで自動車を運転し、駅周辺に車を駐車してそこから鉄道に乗り継ぐ交通形態をいう。特に駅までは家族の者に送り迎えしてもらう場合これをキスアンドライド（Kiss-and-Ride、以下K&Rと略す）という。

P&Rの利点は前述の通り郊外の駅に車を駐車しておくことにより都心部への車の流入を抑制できることである。しかしそのことが車依存の交通環境を形成し駅付近の公共交通機関の発達を妨げるおそれもある。

3. 端末車交通の特性

鉄道の端末交通手段として自動車を利用する人のうち、通勤通学目的で到着地が名古屋市内である人が大半を占める。これは会社や学校が名古屋市内に集まっていることや通勤や通学が休日を除けばほぼ毎日行われ他の目的に比べて端末車交通への依存性が高いことを意味している。よって本研究では通勤通学目的で到着先が名古屋市内の利用者について考える。

図-1は端末車交通の形態別利用割合を示したものである。これをみると端末車交通の中ではP&Rが主

流となっているが、この20年間でK&Rの割合が大きく増加しているのがわかる。また図-2はP&R利用者の利用駅での駐車形態を示したものである。これより昭和46年では路上駐車等無料の駐車が主流であるのだが、年を経るに従って有料駐車場が増え、平成3年では有料駐車場が大半を占めているのがわかる。

つまり、端末車交通の中ではK&Rが送り迎えに依存するため帰宅の際の交通手段が不確定なのに比べてP&Rは車を駐車しておくため帰宅の手段も保証されているから端末車交通手段の主流となっているが、駅

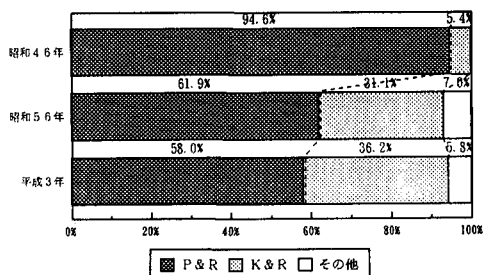


図-1. 端末車交通の形態別割合

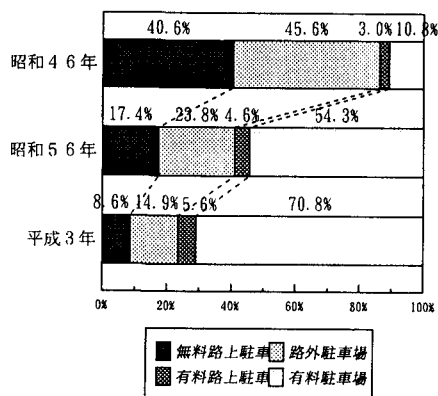


図-2. P&R利用者の駐車形態別割合

付近の都市化に伴う駐車規制の強化により路上駐車などでP&Rを利用していた人たちは月極駐車場を借りるなど駐車そのものに費用がかかるようになり、またこのような背景のもと駐車のないK&Rの利用が増加してきたものであると思われる。

図-3はP&R、K&R利用者の年齢別分布である。これより若い世代の女性の利用が著しく伸びているのがわかる。この20年間で車の保有台数が増え、女性の車の免許保有率も急増していることからみて女性にとっても車がより身近な交通手段となったことがうかがえる。男性では若い世代の利用も多いが女性とは対照的に40歳以上の層での利用が増加しているが目立つ。

図-4(a)は家から到着先までの所要時間の分布図である。これを見るとこの20年間で所要時間分布にほとんど変化がないことがわかる。図-4(b)は平成3年のP&RとK&Rの所要時間分布を比較したものであるが、K&Rの分布がP&Rより左に少しずれている。これは時間にして約10分短いことになり、全体的にみてP&Rに比べてK&Rの方が名古屋市により近いところで行われているのがわかる。これは名古屋市に近いところの方がより駐車事情が厳しいためと思われる。

4. おわりに

P&Rをはじめとした端末車交通は自動車交通の増加とともにその利用が増えているが、市街化に伴う駅周辺部の発展によって駐車事情が変化し、この20年間でその実態は大きく変化したことがわかった。

前にも述べたがP&R等の利用により都心部への車の流入を抑制することができるわけである。今後はより効率の良いP&Rの導入をはじめとして端末車交通の持つ長所を最大限に生かす方法について考えていかなければならないであろう。

【参考文献】

渡辺、松井：名古屋周辺部におけるパークアンドライド用駐車場計画のための調査研究
都市計画第86号、pp. 19-20, 1976年

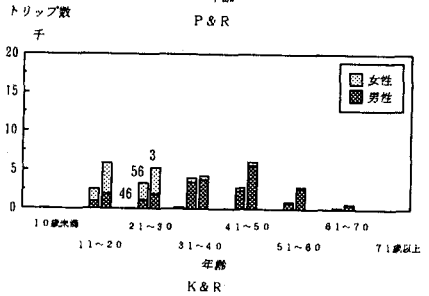
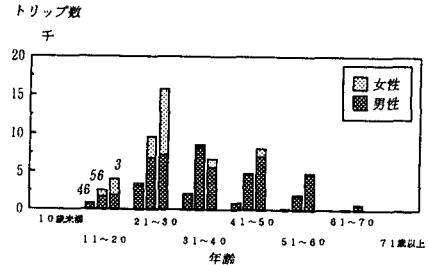


図-3. 年齢別利用分布

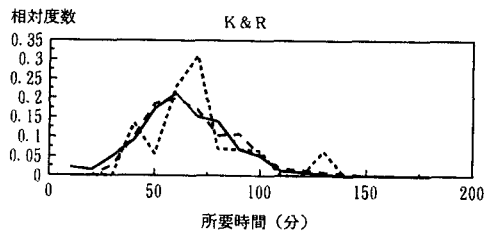
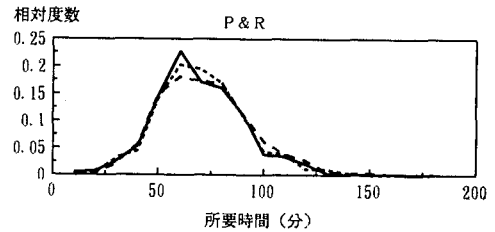


図-4(a). 所要時間変化

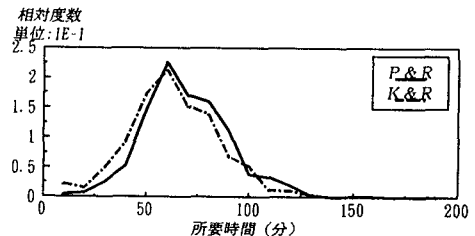


図-4(b). P&RとK&Rの所要時間比較