

IV-197

鉄道駅周辺で捉えた送迎交通の一特性

大阪府立工業高等専門学校 正 員 高岸 節夫

1. まえがき

鉄道駅周辺は地域の交通拠点であり、各種交通がここで集散するが、近年、バスの便の悪い地域における住宅開発や、自家用車および運転免許者の増加、また共働き世帯の増加などを背景に多くの郊外駅で自家用車による送迎交通が増えており、これに伴って駅周辺の交通機能が阻害されているケースが見受けられる。

本報告は、この対策に資する狙いをもつ送迎交通の実態調査結果を示すもので、「送り型」と「迎え型」の特性(家族関係、停車時間)の違いを明らかにする。また、主たる報告対象は大阪市郊外の京阪電鉄寝屋川市駅であるが、「迎」については同香里園駅での調査結果も掲げ、特性に駅差のあることを示す。なお、「送」の特性については昨年の関西支部と全国大会の講演会で、「迎」の特性については今年の関西支部講演会で、それぞれ題目に“キス&ライド型交通”を冠して発表している^{1) 2) 3)}。

2. 調査概要および発生状況

主な調査項目は、①運転者および乗客の属性、②停車時間の二つである。①の属性は目視により基本的に家族関係で捉えた。②の時間は「送」の場合はストップウォッチで測定し(秒単位)、「迎」の場合は到着時刻と出発時刻を記録しその差より算出した(分単位)。

調査の対象は京阪寝屋川市駅では「送」と「迎」の両方、同香里園駅では「迎」のみである。調査時間帯は筆者らの作業能力上、「送」については午前7時～8時30分(90分; 1992年10月)、「迎」については午後6時30分～10時(210分; 1993年7、8月)としている。なお、1日乗降客数は年平均で寝屋川市駅が9万人強、香里園駅が8万人弱となっている。

送、迎交通の発生状況は図-1のとおりである。30分間あたりの平均到着台数は送: 57.3台、迎: 11.7台であって、「送」の方が通勤通学時間帯ということから発生密度の高いことがわかる。

3. 送者・被送者、迎者・被迎者の属性関係

観察された送迎における家族関係(寝屋川市駅)の組み合わせ構成は表-1にまとめられる比率であった。これに関して次のような特徴が示される(表-2も参照)。

1) “夫→妻”の類型は大差無しに送、迎とも1位を占める。市駅では送り迎えは夫の方が妻よりも多い。

2) “妻→夫”は「送」20.2%に対して「迎」8.9%と少なく、妻は夫を送るけれども迎えに行かない(行けない)ケースがかなりあると推察される。

3) No.3～No.6をみると、父や母も、息子や娘を送るけれども迎えに行かない(行けない)ケースがかなりあると推察される。

4) No.13は若い男が若い女を送迎する類型である。これは「送」では無く、「迎」では1位を占め、「迎」では“兄弟→姉妹”の

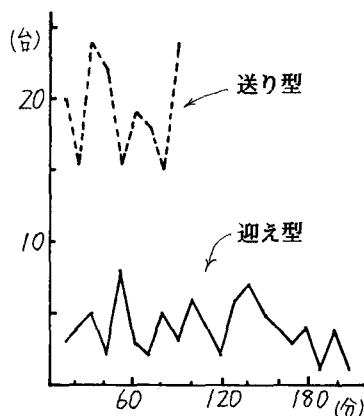


図-1 到着台数の変化

表-1 送迎における家族関係構成比(%)

No	送者: 被送者 迎者: 被迎者	送り型	※ 迎え型 (備考)
1	夫 妻	28.5	26.9 11.3
2	妻 夫	20.2	8.9 35.2
3	父 息子	8.9	3.0 1.4
4	父 娘	15.2	3.0 4.3
5	母 息子	2.5	1.5 8.5
6	母 娘	10.8	3.0 5.6
7	息子 父	2.5	0 1.4
8	息子 母	2.5	3.0 2.8
9	娘 父	1.3	0 1.4
10	娘 母	0.6	4.5 2.8
11	男 男	5.7	4.5 5.6
12	女 女	1.3	7.4 2.8
13	男 女	0	26.9 11.3
14	女 男	0	7.4 5.6
	計 (標本数)	100.0 (158)	100.0 (67) 100.0 (71)
15	その他(標本数)	14	15 9

注: No.11～No.14は同世代の者同士
※: 備考欄は香里園駅調査値

ケースが多いと推察される。

5) 迎え型について両駅の数値を比較すると大きな違いがある。香里園駅（備考欄）では，“妻→夫”35.2%，“夫→妻”11.3%と、寝屋川市駅とは逆のパターンがみられる。この差異が何に起因するのか、その追求は今後の課題であるが、筆者らは大まかには駅勢圏特性（共稼ぎ率、自営業率、マイカー通勤率、交通規制状況、等）の違いによるものと考えている。

4. 停車時間

停車時間の平均は表-3に示すように、「送」は16.7秒、「迎」は4.7分であって、30秒以内の標本では「送」は9.6秒、20分以内の標本では「迎」は3.7分である。また、停車時間の分布は図-2のようであるが、これより、「送」の停車時間は5～15秒程度、「迎」のそれは0～6分程度とみてよいであろう。

ところで、停車時間の長さはその場所の交通環境に影響される。寝屋川市駅では3あるいは4箇所に分けて観測し、「送」「迎」ともに箇所差が認められたが、表-3の迎え型・備考欄に示すように、香里園駅の平均停車時間は2.5分と短く、駅差も大きいことがわかる。なお、香里園駅の駅前広場は殆ど路線バスとタクシーの専用に近く、送迎に利用できるスペースは無いに等しい。迎えがかなり余裕の無い状態で行われており（送りも同様か），“被迎者の方が事前の待ち合わせ場所で車を待つ”こと、すなわち待たせることを前提とした迎えもかなりあると推察される。

5. あとがき

通勤通学時間帯における鉄道駅への「送り」は妻が多いと考えていたが、寝屋川市駅では夫の方が多いという結果を得た。「迎え」も同駅では夫の方が多かったが、香里園駅では逆に妻の方が多く、“誰が誰を”送迎するかの類型構成の実態は駅によって違うことが判った。また、送迎とも予想以上に短い停車時間で行われていたが、香里園駅では「迎」の平均が2.5分という余裕の感じられないものであった。ここに報告の事項は比較的簡単な調査の結果であるが、今後における送迎交通に関する需要構造の把握やサービス改善に向けての作業に参考となる情報を含んでいると思われる。

<参考文献>

- 1) 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，IV-16，1993
- 2) 濱口・高岸・森山：送りのキス&ライド型交通の一特性，全国大会年講，IV-225，1993
- 3) 高岸・田中：迎えのキス&ライド型交通の一実態，関西支部年講，IV部門，1994（投稿中）
- *) 「特集／キス&ライド」：国際交通安全学会誌，Vol.13, No.3，1987

表-2 送者・迎者，被送者・被迎者の属性
構成比（%）

	夫	父	妻	母	息子	娘	男	女
送者	28.5	24.1	20.2	13.3	5.0	1.9	5.7	1.3
迎者	26.9	6.0	8.9	4.5	3.0	4.5	31.4	14.8
被送者	20.2	3.8	28.5	3.1	11.4	26.0	5.7	1.3
被迎者	8.9	0	26.9	7.5	4.5	6.0	11.9	34.3

表-3 平均停車時間

送り型（秒） *1	迎え型（分） *2	備考
16.7 9.6	4.7 3.7	2.5

※*1は30秒超，*2は20分超を除いた場合
※備考欄は香里園駅調査値（*2は無し）

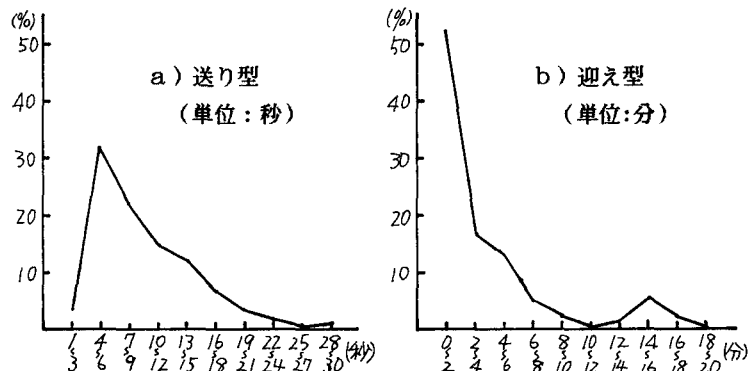


図-2 停車時間の分布