

名古屋圏におけるK & R利用の特性分析

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

1. はじめに

近年のモータリゼーションの発達はめざましく、もはや自動車を抜きにして現在の交通事情を語ることは不可能である。しかしながらその一方で、急激な自動車の増加により都市部を中心として深刻な渋滞等の交通問題を引き起こした。このような状況の中で最近キス&ライド（以下K&Rと略す）の利用が増加してきている。本研究では平成3年の中京圏パーソントリップ調査のデータを用いて名古屋圏におけるK&Rの実態についての分析を行いその実態を明らかにするものである。

2. K & R利用の背景

K & Rとは言うまでもなく駅まで自動車で送り迎えをしてもらうという交通形態である。K & R利用の普及の背景には前述の通り都市部を中心とした渋滞をはじめとした交通問題がある。

都市部の渋滞緩和策の1つとして自動車交通そのものを抑制する方法がある。本研究で扱うK & Rやパーク&ライド（以下P & Rと略す）といった端末交通手段としての自動車利用がその方法にあたる。名古屋市内のような市街化の進行した場所では、鉄道駅付近が発達しており駅付近の駐車が困難なため駐車場所を必要とするP & Rは利用が極めて難しい。

それに対してK & Rは駅付近に駐車する必要がないため、市街化の進行した駅でその利用が適していると思われる。

つまりK & Rは、市街化の進行に伴って現れた比較的新しい交通形態ということが出来る。

3. K & R利用者の特性分析

K & Rは大別すると送りと迎いの2ケースに分けられる。本研究ではこの2つの形態と、比較のためP & Rについて考察するものとする（なおP & Rは行きの場合のみを対象とする）

図1はその利用数を示したものであるが、これを見るとわかるように送りの利用数はP & Rの利用数を上回るものとなっている。また、送りと迎えで比較すると、迎えは送りの約3分の2程と送りに比べると利用

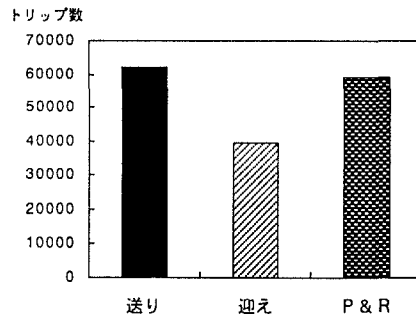


図1. K & R（送りと迎え）、P & Rの利用数

が少ない。

図2は目的別利用割合を示したものである。P & Rが通勤目的のみで全体の約75%をしめるのに対して送りではほぼ半数である。その一方で通学目的では20%にのぼっている。K & Rは免許がなくても利用できるため学生の利用が多いものと思われる。また、迎え

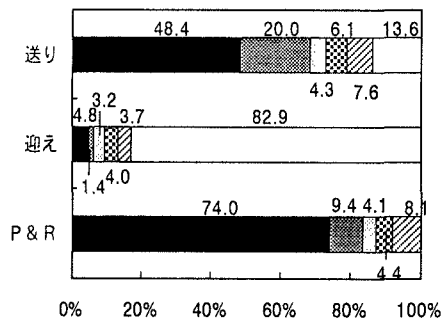


図2. 目的別利用割合

では8割以上が帰宅目的となっており、帰りに最寄り駅まで来てもらうパターンが定着しているようだ。

図3は利用者と自動車の保有台数の関係を示したものである。なおここではK&Rは送りに限定して考える。K&Rでは保有台数が1台、P&Rでは2台の場合の利用数が最も多い。またK&Rでは保有台数2台までの利用者が全利用者の大半を占めるのに対し、P&Rでは3台以上保有している利用者が少なからず見られ、全体的に見てP&R利用者の方がK&R利用者よりも自動車を多く保有していることがわかる。この結果から、K&Rを利用する人の中にはP&Rを利用したくても自動車の台数の制約を受けて利用できず、やむを得ずK&Rの利用をしている人も存在しているものと思われる。

ところでK&Rは他人に大きく依存する形態であるため、例えば送りの場合は帰宅手段が保証されないといったマイナスの面を持っている。

図4は迎えの形態の人が行きは駅までどのような手段を用いているか、また、送りの形態の人が帰宅の際に駅からどのような手段を用いているかを示したものである。これより送り利用者で帰宅も自動車で帰宅した（すなわち迎えに来てもらった）人は全体の6割を少し超える程度である。言い換えると4割近い人たちは帰宅に自動車以外で帰宅しているわけであり、送りについては必ずしもその迎えが来るとは限らないことがわかる。自動車以外のところでは路線バス、徒歩が目立つ。徒歩が少なからず存在することから送りの形態利用者は比較的駅に近いところで行われているものと思われる。

それに対して迎え利用者は85%が行きも自動車を利用（送ってもらった）しており、迎えがくる場合は高い確率で送りも行われているようである。

4. おわりに

これから将来にわたって都市化はさらに進み市街地の郊外化は避けられない上に公共交通機関の整備が他の都市圏と比べて遅れている名古屋圏ではK&Rはさらに増加が予想される。今回パーソントリップデータに基づくごく基礎的な分析に留まったが、パーソントリップ調査では分析不可能な点についてアンケート等を実施することによってより詳細な分析を行う必要がある。最後にパーソントリップ調査のデータファイルを提供して下さい中京都市圏総合都市交通計画協

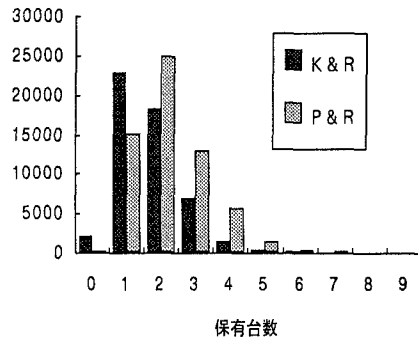


図3. K & R、P & Rと保有台数の関係

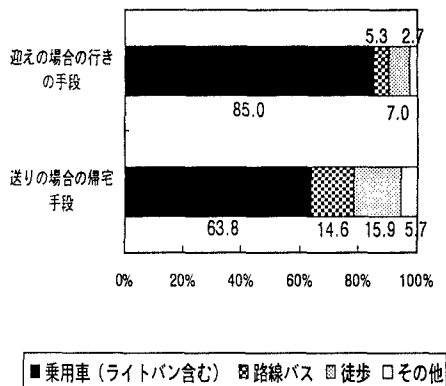


図4. 送りの場合の帰宅手段及び迎えの場合の行きの手段

議会に深く感謝申し上げるものである。

【参考文献】

竹内、藤田、松井：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、土木学会第49回年次講演会 pp352-353

竹内、藤田、松井：キス&ライドの利用状況に関する基礎的考察、平成6年度土木学会中部支部研究発表会 pp493-494