

IV-105 名古屋圏におけるK & R利用形態についての調査分析

名古屋工業大学 学生員 ○三好 達上
 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

自動車保有世帯の増加、市街地の拡大等の理由により、鉄道駅までの車による日常的な送迎行動（=キス&ライド）が急増し、駅周辺の混雑や駐車問題をもたらす等の新たな社会問題を引き起こしている。本研究はこのようなキス&ライド（以下K&Rと略す）の実態と利用者意識についてのアンケート調査の結果と考察について報告する。

2.調査の概要

調査駅 中部圏でK&R利用者の多い

高蔵寺・春日井・一宮・藤ヶ丘・江南
 ・赤池の6駅

調査日時 平成7年7月5～7日

午後6:00～9:00

調査方法 帰りにK&R利用している人に対しアンケート用紙を配布、後日郵送により回収

調査目的 パーソントリップ調査では分析不可能な点を補う目的で行ったものである。

回収結果

配布・回収結果は下表の通りである

	高蔵寺	春日井	一宮	藤ヶ丘	赤池	江南	総計
配布	500	305	505	300	300	90	2000
回収	182	122	134	98	98	24	658

3.K&R利用者の特性分析

図-1はK&R利用者の年齢・性別の関係を示したものである。この図より、男性は60代以上を除き年齢と共に利用者数は増加している。女性は10代・20代の利用者が大半を占めている。この男女の利用者層の違いに着目し、性別のK&R利用意識を考える。又、駅別、送迎別の違いにも着目して分析、考察を行っていく。

図-2はK&R利用者のK&R利用理由を性別に示し

たものである。天候の問題（理由10）が男女ともに高い。これより雨が降ったから、雨が降りそうだから

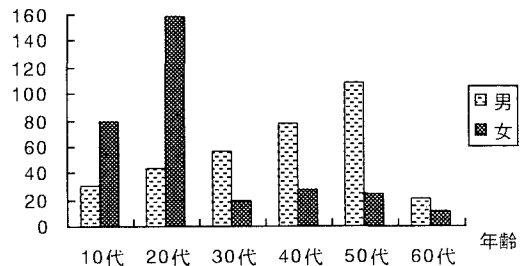
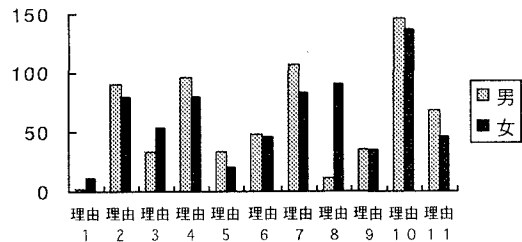


図-1 年齢と性別のクロス集計



理由1；駅の近くを車で通る人がいるので、ついでに乗せてもらう。

理由2；本当は駅まで車に乗っていきたいが、誤があつて乗っていけない。

理由3；車をとっていったり、バスを利用すると費用がかかる。

理由4；バスの本数が少ない。

理由5；終バスに間に合わない・始発が遅すぎる

理由6；利用できるバスなどの交通機関がない

理由7；バスだと時間がかかる

理由8；夜道は危険だから

理由9；自転車だと疲れるから

理由10；天候の問題

理由11；その他

図-2 K&R利用理由

というときの利用者の増加が推察される。

又、公共交通機関への不満（理由3～7はある種公共交通機関への不満となっている）、特にバスの本数が少ない、バスだと時間がかかる（理由4・7）が多く見られる。男女の大きな違いとして理由8（夜道が危険だから）をあげている女性が多い。これが、女性に若い世代の利用者の多い理由の1つであると考えられる。

図-3は自宅から駅までの距離分布を各駅の利用者、全体、及び図-2の理由10をあげた人に分けて示してある。この図より、全体の図を見ると駅から9kmまでの利用者が大半であり、6kmまでで84%、3kmまでで43%の利用者がいる。駅ごとにしてみると、駅ごとに多少のばらつきがあるのがわかる。しかし、駅から6km圏利用者は藤が丘を除く5駅では85%前後であり、3km圏利用者は一宮を除く5駅で40%を超えている。藤が丘の8～9kmの利用者が多いのは、瀬戸市・名古屋市守山区からの流入があるためである。このような隣接する都市からの流入がある場合を除いてみると、どの駅でも比較的駅から近距離居住者の利用が多いといえる。又、雨天利用者は近距離、特に1～2kmで利用する人が増える。これより駅まで歩くのには遠く、公共交通機関を利用するのには近い距離での利用が多いと思われる。

図-4は送迎者と被送迎者との関係を示してある。これによると男性は妻（75%・76%）に、女性は両親（78%・76%）に送迎される形態が多く見られる。又送迎者は家族がほとんどであり、送・迎で大きな変化が見られないことより家族の中で送迎の役割は決まっていると思われる。

図-5は送者が駅に被送者を送ってから何処へ行くのかを示してあり、男女（被送者）の自宅へ帰る割合の高いことがわかる。つまり送者が何らかの用事のついでに送っているのではなく、送者が時間に余裕を持っているK&R利用形態が多く見られる。

図-2、4、5より、K&R男性利用者は年齢が高くなるにつれ家庭にゆとりができ、送迎者である妻の専業主婦化等の要因により利用者は増加するものと思われる。女性利用者の場合も同様の理由で両親に送迎の余裕があり、娘に夜道を歩かせたくない親心と就業率・就学率の高さなどの要因により若い世代の利用者が多いものと思われる。

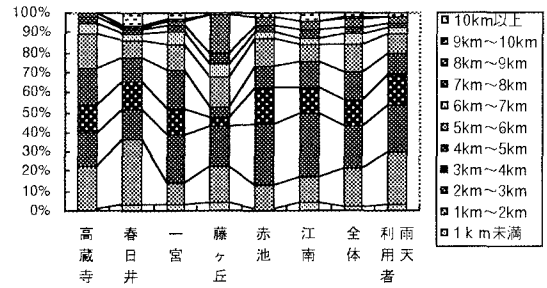


図-3 家から駅までの距離分布

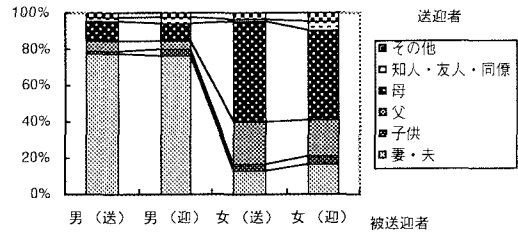


図-4 送迎者と被送迎者

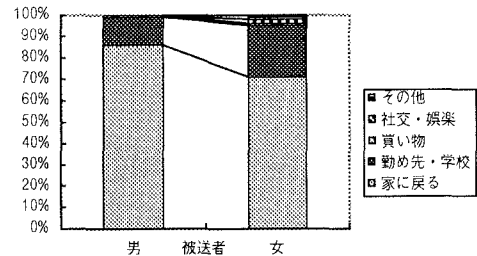


図-5 送者が駅に被送者を送ったその後

4.おわりに

今回のアンケート結果より名古屋圏のK&R利用者の実態分析を行ったが、K&R型交通は送迎者にも依存する所が大きいと、利用者の意識はより複雑となる。今後より詳細な分析を行い、K&R型交通が公共交通機関に与える影響などを調査分析し、今後増加するであろうK&Rに対処策を講じ、駅前広場計画にも取り込むことが必要と思われる。

〈参考文献〉

- 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、土木学会第50回年次講演会pp290-291
- 三好、竹内、藤田、松井：鉄道駅における送迎行動の特性分析、土木学会中部支部研究発表会pp591-592