

駅間ペDESTリアンデッキの利用者意識に関する一考察*

- 豊田市を事例として -

A Study on User Consciousness of Pedestrian Deck Connecting Two Stations*

- A Case Study in Toyota City -

大場健司**・野田宏治***・伊豆原浩二****・荻野弘*****

By Kenji OBA**・Koji NODA***・Koji IZUHARA****・Hiroshi OGINO*****

1. はじめに

都市部の駅前では混雑しやすいエリアでの歩行空間を確保するため、ペDESTリアンデッキ(以下、デッキと呼ぶ)が整備されてきた。これにより、安全な歩行空間の確保、駅と周辺施設の一体的利用、地域分断の解消等を図ることができるが、利用者からみるとなお問題を抱えているケースがある。このため、利用者意識から問題点を探り、今後の改善に繋げていくことが大切と考える。

本研究では豊田市の中心市街地にある2つの駅間を接続するデッキの利用者を対象に実施したアンケート調査結果に基づき、2駅間で乗換える場合に焦点を当てた利用者意識について考察する。

2. 調査概要

(1) 調査地区の現況

調査対象としたデッキは豊田市の中心市街地に位置し、200m余り離れた名古屋鉄道の豊田市駅と愛知環状鉄道の新豊田駅を結びと共に、商業施設、公共施設、宿泊施設等にも接続している。デッキは通路としての幅を有する部分と、それに留まらずに広場を形成する部分がある。また、デッキの5箇所と駅構内の2箇所にエレベーターが、デッキの9箇所にエスカレーターが設置されている。さらにデッキから降りた3箇所にバス停があり、バスターミナルに準ずる機能も兼ねている。

*キーワード: 歩行者交通計画, ターミナル計画, 意識調査分析

**非会員, 工修, (財)豊田都市交通研究所

(愛知県豊田市若宮町 1-1)

TEL 0565-31-7543 FAX 0565-31-9888)

***正員, 工博, 豊田工業高等専門学校環境都市工学科助教授

(愛知県豊田市栄生町 2-1 Tel&FAX 0565-36-5878)

****正員, 工博, 名古屋産業大学環境情報ビジネス学部教授

(愛知県尾張旭市新居町 3255-5)

TEL 0561-55-5101 FAX 0561-52-0515)

*****正員, 工博, 豊田工業高等専門学校環境都市工学科教授

(愛知県豊田市栄生町 2-1)

TEL 0565-36-5875 FAX 0565-36-5927)

(2) アンケート票の内容

アンケート票は次のような内容で構成され、駅周辺の歩行環境を改善するための基礎資料を得る目的で作成している。

個人属性(性別、年齢、住所、職業、運転免許)

デッキについて(印象、構造、設備、利用頻度)

周辺施設について(認知度、利用頻度、利用目的)

エレベータについて(利用頻度、利用状況)

電車利用について(利用頻度、乗換状況、乗車券)

(3) アンケート実施状況

アンケート票の配布は2004年1月の平日に駅間のデッキ上を通行する人に手渡しで行い、回収は2駅に設置した回収箱と郵送を併用した。回収数は531票で、郵送による回収が75%であった。

3. 集計結果

(1) 利用者の属性

利用者の年齢構成は図-1に示すように、30~50歳代が比較的多く、その3つの年代層で59%を占めた。また職業は図-2のように会社員・公務員が多く、46%を占めた。

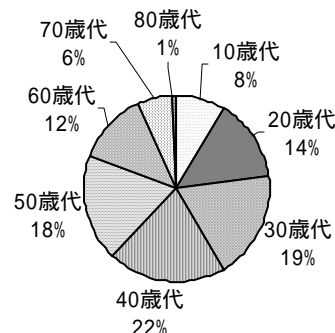


図-1 利用者の年齢

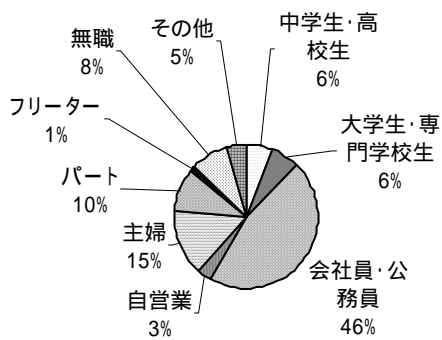


図-2 利用者の職業

(2) 利用者意識

ここではアンケート内容の中から特に2駅間で乗換えを行う人に焦点を当てる。2駅は200m余り離れており鉄道会社も異なるが、乗換駅に当たるので2駅間の移動にデッキを利用する。その割合は図-3 から分かるように駅間のデッキ利用者の23%であった。

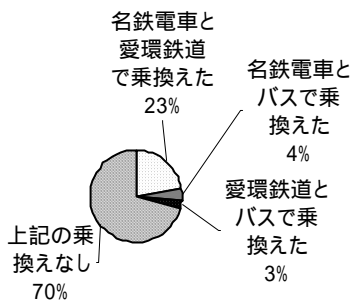


図-3 当日の乗換状況

まず、2駅で乗換える人がデッキを歩いているときに感じる時間を、図-4 に示す。夜に通る人では68%、朝に通る人では58%が長く感じていたが、昼に通る人では40%と比較的少なくなっていた。

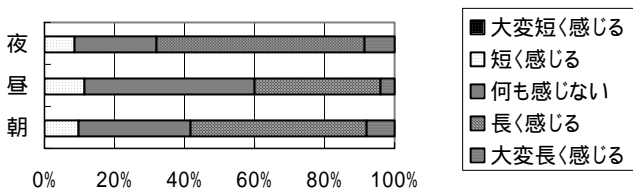


図-4 デッキを歩いているときの時間感覚

次に、2駅間の乗換えをスムーズに感じるかについて図-5 に示すが、スムーズでないと感じる人が多く、また方向によって違いが見られた。愛環から名鉄へ乗換えた人は53%がスムーズでないと感じ、一方名鉄から愛環へ乗換えた人は60%であった。この差の主な原因は運行本数にあると思われ、名鉄は概ね4本/時であるのに対して愛環は概ね2本/時であるために、待ち時間に長

短ができることが考えられる。

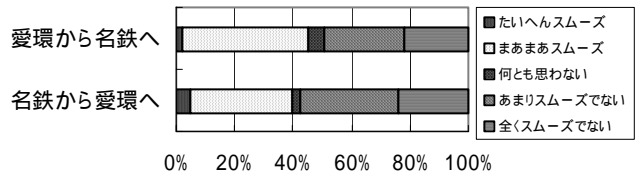


図-5 乗換えのスムーズさ

また、名鉄や名古屋市交通局で共通に導入しているSFカードを、愛環やJR等の他の鉄道会社で利用できると良いと思うかについて、普段利用している乗車券の種類により区分した結果を図-6 に示す。SFカード利用者では当然のことながら86%の高い賛成率だったが、他の利用者でも62~75%と高めだった。現在は2駅は別の鉄道会社で乗車券も異なるが、共通の乗車券が望まれていることが分かる。

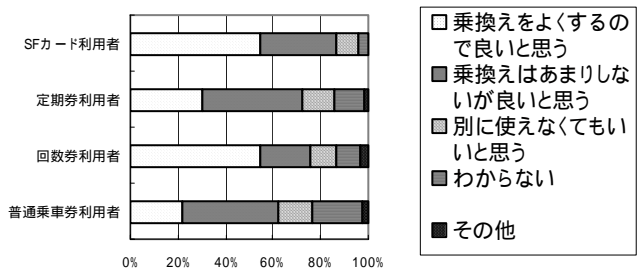


図-6 SFカードを愛環・JR等で利用することの賛否

さらに、2つの鉄道会社に同じ公共交通機関としての結び付きを感じるかについて、2駅間で乗換えた人の意見を図-7 に示すが、結び付きを感じない人が85%と大部分を占めた。これには2駅が離れていることだけでなく、名鉄が名古屋市交通局の地下鉄と乗入れしている一方で、愛環は歴史上JRとの結び付きが強く、乗車券や発着時刻の調整が現状では難しいという背景もある。

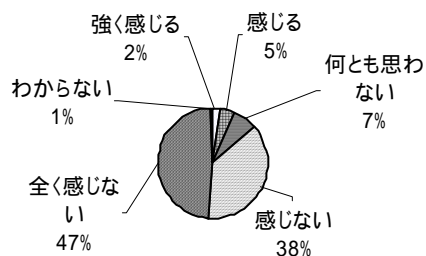


図-7 2社の公共交通としての結び付き度合

4. まとめ

本研究では、2駅間を乗換える人の意識から乗換えに関する課題を捉えた。今後はさらに分析を深める必要があると考えている。