

パークアンドライド方式の利用実態調査について

名古屋工業大学 正員 松井 寛  
 名古屋工業大学 〇学生員 葛島 隆二

まえがき 本研究は、近年わが国の大都市において多くみられるようになったパークアンドライド方式（P & R方式）の利用実態を把握するため、昭和48年10月から11月にかけて名古屋市周辺の主要鉄道駅において実施したP & R方式利用実態および意識調査の結果と分析を述べたものである。

調査の概要 名古屋市の中心部へ乗り入れている郊外鉄道 表-1 調査実施駅名、配布数等

において、現在P & R方式が盛んな鉄道各駅を対象に、その駅を中心として半径300m以内に駐車している自動車のうちP & R方式利用と思われる自動車に調査用紙を配布し、後日郵送により回収した。調査を実施した駅名、配布数、回収数などを表-1に示す。全体の有効回収率は23.3%であった。

	一 井 上 社 本 郷 藤ヶ丘 中村公園 勝 川
配布数	510 510 550 930 400 280
回収数	85 174 130 181 74 77
回収率	16.3 34.1 23.6 19.5 18.5 27.5

	春日井 高蔵寺 知 立 東岡崎 岩 倉 瀬 沢
配布数	200 600 240 270 300 180
回収数	54 195 33 50 70 37
回収率	27.0 32.5 13.8 18.5 23.3 20.6

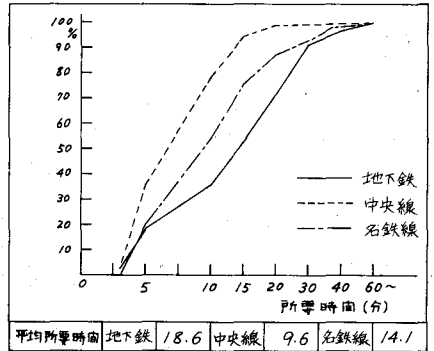
調査の集計結果

(1) 利用実態 P & R方式の利用目的は大部分が通勤であり、利用頻度は「ほぼ毎日」が多く、同乗者の有無では、「1人乗車」が非常に多い。また目的地分布では中庄と中村区で60%以上を占めている。このことからP & R方式が都心部への通勤手段として定着していることがわかる。

(2) 自宅から駅までの所要時間 自宅から駅までの所要時間

表-2 所要時間の累加分布

の累加分布を表-2に示す。これによると所要時間は15分程度であり、80%以上の方が20分以内と答えている。路線別にみると地下鉄が他に比べて長くなっている。とくに、上社、本郷、藤ヶ丘の名駅での傾向が強い。つぎに上記3駅利用者の居住地を調べてみると、瀬戸市、豊田市、日進町などが多い。これは同地区では鉄道網が十分に整備されていないため、地下鉄によるP & R方式を利用していると考えられ、これが地下鉄の駅勢圏が広い原因となっている。

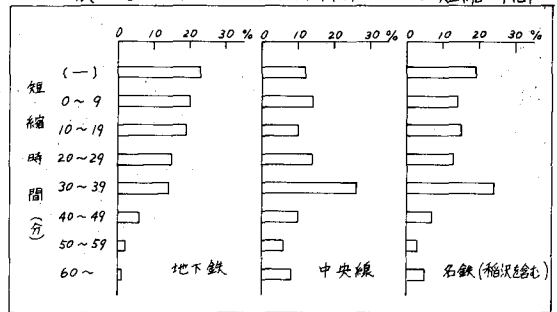


(3) P & R方式利用による目的地までの短縮時間。(目的地まで直接自動車で行く場合と比べて)

P & R方式利用による短縮時間を表-3に示す

表-3 P & R方式利用による短縮時間

これによると目的地までの所要時間は20~30分短縮される例が多い。とくに、中央線、名鉄線では20分以上短縮される利用者がそれぞれ64.7%、51.7%を占めており時間短縮がP & R方式利用のメリットの一つであることがわかる。一方時間短縮にならないと答えている人が全体で20%近くいることは注目される。



(4) P & R方式の利用理由。利用理由を表-4に

表-4 P & R方式利用理由

示す。これによると、①「バスの本数が少ない」、②「駅またはバス停まで遠い」など、自宅から駅までの交通機関の不備を理由にあげた人が69.7%を占めている。このことは大都市周辺での宅地化が進むなかで、末端の公共交通機関の整備が立ち遅れていることを示している。路線別にみると

	地下鉄	中央線	名鉄線	全体
1 バスの本数が少ないから	15.0%	31.7	13.1	19.4
2 駅またはバス停まで遠いから	16.1	17.4	17.5	16.7
3 帰宅が遅く終バスに乗れない(特に朝晩)	12.6	13.4	12.1	12.8
4 他の交通機関による時間がかかりすぎる	26.7	13.4	20.0	21.8
5 駅周辺に駐車場があるから	6.7	6.7	9.2	7.1
6 この駅までくると鉄道の便がいいから	15.7	7.3	19.4	13.9
7 自動車は快適であり自動車が好きなから	1.6	6.7	1.9	3.1
8 その他	5.6	3.4	6.8	5.2

地下鉄では、④「他の交通機関によると時間がかかりすぎる」が第1位の理由になっている。これは駅圏が広く、駅から遠距離の利用者が比較的多いためと考えられる。中央線では、1「バスの本数が少ない」が31.7%を占めるなど、公共交通機関の不備を指摘する人が多く、名鉄線では、④「他の交通機関によると時間がかかりすぎる」、⑥「この駅までくると鉄道の便がいい」等が上位の理由になっている。

表-5 車で目的地まで行かない理由

(5) 自宅から直接目的地まで車を利用しない理由

自動車で目的地まで行かない理由を表-5に示す。これによると、①「車で目的地まで行くと時間がかかりすぎる」が36.6%、③「目的地付近に駐車する場所がない」が40.9%である。目的地の

	地下鉄	中央線	名鉄線	全体
1 車で目的地に行く時間が余計にかかりすぎる	27.0%	51.9	41.3	36.6
2 車で目的地に行く経費がかかりすぎるから	5.1	5.8	15.9	7.2
3 目的地付近に駐車する場所がないから	56.1	24.5	21.8	40.9
4 車の運転は疲れるから	6.6	8.6	13.2	8.3
5 車は危険だから	3.8	6.4	6.4	5.0
6 その他	1.4	2.8	1.4	2.0

60%以上が都心部であることから考えて通勤時の交通混雑、また都心部での駐車難、あるいは安全等が理由でP & R方式を利用していることがわかる。とくに半数近くが駐車難を理由にあげているのは、都心部での駐車規制の影響と考えられる。実際に(3)のP & R方式利用の短縮時間の項で、「時間短縮にならない」と答えた人にフいで調べてみると、61.5%の人が目的地付近での駐車場の確保が困難であることを理由にしている。

表-6 将来意向

(6) 現在の駐車場所が駐車禁止または有料になった場合

の将来意向。将来意向を表-6に示す。これによると、

①「車を利用しない」と答えた人は20.5%であり、③「有料駐車場を利用する」、④「駅から少々離れても無料で駐車できる場所をさがす」が22.0%、41.0%である。

	地下鉄	中央線	名鉄線	全体
1 車を利用しない	19.2%	22.6	21.4	20.5
2 家族の者に駅まで送迎してもらう	4.4	7.6	6.3	5.6
3 有料駐車場を利用する	18.7	25.4	27.6	22.0
4 無料で駐車できる場所をさがす	47.8	32.2	32.7	41.0
5 車で直接目的地まで行く	6.0	2.8	2.6	4.5
6 その他	3.9	9.4	9.4	6.4

このことから今後の公共交通機関の整備の程度にもよるが、現在の駐車場所が駐車禁止等になっても現在のP & R方式利用者のうち半数以上が依然としてP & R方式を続ける意向があることがわかる。

あとがき 本調査の結果、P & R方式が近郊から都心への交通手段の一形態として定着していることがわかる。今後の都市交通のなかで末端の公共交通機関の整備はもちろん必要であるが、それにも限度があると考えられる。よって今後市内での駐車規制が強化され地下鉄網が充実するにつれて、P & R方式が市内への有力な交通手段になることは十分予想される。そして駅周辺の駐車は路上や空车位など無秩序な駐車が行われているが、P & R方式が恒久的な交通手段になり得るためには、駅周辺の駐車場の整備が必要である。駐車場の整備に関してはまだまだ多くの問題が残されているが、十分な配慮と早急な対策が望まれる。