

郊外鉄道駅周辺の駐車実態調査について

正会員 名古屋工業大学 松井 寛
 学生会 同上 ○有吉俊夫

(1) まえがき 最近、名古屋市でも自動車の激増に伴い交通渋滞が激しくなり、また都心部では路上駐車禁止規制が強化されつつある。このため、名古屋市郊外から市内へ向う人が、自宅から最寄りの駅まで自動車を利用し、駅周辺に駐車して鉄道に乗り継いで目的地へ向う、いわゆるパークアンドライド方式の利用が目立つようになった。本調査の目的は、このいわば自然発生したパークアンドライド方式の利用実態を把握し、今後、名古屋市近郊における有効な交通手段となり得るかどうかを究明する、基礎資料とするものである。

(2) 調査方法 パークアンドライド方式の立地条件として、①都心の乗り入れている鉄道線の主要駅で、かつ駅周辺に駐車スペースがあること、②他の交通手段を利用するよりも時間短縮になること。を考えたうえで、まず①の条件を満たす近郊鉄道駅において、次にあげる調査を行なった。

A. 駐車実態調査

各駅、直接出向き、聞き込み等によりパークアンドライド方式利用者と推定される駐車台数を駐車形態別に調査した。

B. 有料駐車場実態調査

主にパークアンドライドに利用されていると思われる駐車場を対象とし、その収容台数、駐車料金、及び利用台数を調べた。

C. アンケート調査

近郊12駅(表1.0印)において、駅中心に半径300m以内で駐車している自動車に、調査票5000枚を配布し、郵送によって後日回収した。なお回収票数は、1270枚(回収率24.2%)であった。

路線名	駅名	駐車形態			総台数
		路上	有料駐車場	空地	
地下鉄 1号線	○藤ヶ丘	488	86	9	583
	○本郷	382	—	12	394
	○上社	121	—	391	512
	○一社	245	—	6	251
	○中村公園	212	—	7	219
国鉄 中央線	○高蔵寺	297	48	239	584
	○春日井	191	14	64	269
	○勝川	152	75	6	233
名鉄本線	○東岡崎	42	—	287	329
	○知立	165	5	—	170
	○国府宮	47	—	32	79
	○新一宮	—	221	314	535
名鉄犬山線	○岩倉	91	85	—	176
名鉄常滑線	○本田川	26	25	—	51
近鉄本線	○桑名	—	47	—	47
	○弥富	72	—	—	72
東海本線	○稲沢	—	—	97	97
	○尾張一宮	名鉄新一宮に含む			—
合計	台数	2,531	606	1,464	4,601
	構成比	55.0	13.2	31.8	100.0

表-1 パークアンドライド方式利用と推定される駐車台数(48.11月)

(3) 調査結果 1. 駐車台数

表-1は、パークアンドライド方式利用者と推定される駐車台数を、駅別に表わしたものである。路線別に見ると、地下鉄1号線・国鉄中央

全体	地下鉄	国鉄中央線	名鉄本線
10.5	9.5	10.9	11.6

表-2 平均駐車時間(時間)

線・名鉄本線が主にパークアンドライドに利用されている。名鉄本線については、国府宮を除くすべて特急の停車駅である。駐車時間は表-2の通りであった。駐車スペースは路上と空地が主であり、そのスペースに余裕がない。つまり、駐車できる場所は利用し尽くされている。駐車スペースと空地の占める率が高い駅は、東岡崎、新一宮、上社などで、河川敷や駅周辺の建物建設予定地などは利用されておらず、いずれも恒久的な施設ではない。これらの駅では、パークアンドライドのみならず定着して

いと思われるので、今後、路上駐車規制を行う場合、公共の駐車場を整備する必要があろう。

	箇所数	収容台数	利用台数	月極料金
藤ヶ丘	3	253	86	1000~5000
高蔵寺	2	57	48	2000~2500
春日井	5	61	14	2000~3500
勝川	2	111	75	2500~3500
新一宮	3	256	221	4000
岩倉	3	103	85	3000
桑名	1	64	47	3000
太田川	1	38	25	3000

表-3 パークアンドライドに利用されている有料駐車場

	路上	有料	空地
全体	64.6	8.1	27.3
藤ヶ丘	89.5	8.8	1.7
高蔵寺	49.6	9.2	41.2
春日井	79.6	5.6	14.8
勝川	65.0	32.4	2.6
岩倉	2.9	41.4	15.7

表-4 アンケート目的による駐車場の区分(%)

(48.12月)

車を利用しない	20.5
キスアンドライドに移行	5.6
有料駐車場を利用する	22.0
無料で駐車できる所を探す	41.0
無料・目的地まで車で行く	4.5
その他	6.4

表-5 現在の駐車場の利用意向(%)

2. パークアンドライド用有料駐車場の実態

表-3は、現在、主にパークアンドライドに利用されていると思われる有料駐車場の収容台数、利用台数、及び月極料金を表わしたものである。これらの駐車場は、計画的に建設されたものではなく、一時的なものが多い。藤ヶ丘においては、年内に路上駐車規制が強化されることもあり、民間の経営であるが、5ヶ所の有料駐車場が増設されつつある。

現在、有料駐車場利用者の全体に占める割合は8.1%と非常に低い。(表-4参照) また将来の有料駐車場利用については、表-5の通り、積極的に利用しようとする意識は低い。なお、希望駐車料金は、日額100円と答えた者が最も多く、(

54%)。次に50円(16%)、200円(12%)であった。将来、パークアンドライド方式と有効な交通手段と考へるならば、今後さらに利用者の意向を調査し、適切な駐車場整備と行なわなければならないだろう。

3. 地下鉄1号線における利用者の居住地分布

地下鉄1号線の一社、上社、本郷、藤ヶ丘におけるパークアンドライド方式利用者の居住地ゾーンは、名古屋市内、尾張東部、西三河北部が大牛と占める。各駅の利用者の居住地分布は表-6の通りである。表-7は、各居住地ゾーンの利用駅分布と表わしたものである。また、自宅から駅までの所要時間(トリップ長)を表-8に表わした。これを見ても

	藤ヶ丘	本郷	上社	一社				
名古屋市内	千種区	4	21	54	53			
	守山区	25	11	24.6	35.6			
尾張東部	瀬戸市	61	23	22	7			
	尾張旭市	49	5	3	17.2			
西三河北部	春日井市	0	2	5	0			
	豊田市	3	22	38	3			
	日進町	11	16	15	6			
	長久手町	22	7	41.6	12			
	三好町	3	5	9	1			
東郷町	1	4	1	3				
その他	2	14	10.8	7	4.1			
合計	181	100	130	100	174	100	85	100

表-6 地下鉄1号線利用者の居住地分布

わかるように、藤ヶ丘を除き、他の3駅までのトリップ長(市内)に大差はない。藤ヶ丘が他と異なるのは、市内にノリては守山区が、西三河北部については長久手町の利用者が多いためであり、尾張東部にノリては地理的に近いためである。

また、駐車の難易性については、上社は駅前広場があり、駅のすぐ前に駐車できることで他に勝る程度で、各駅とも周辺の路上駐車が容易である。ただ、一社駅周辺は開発がはじまり進んでおり、安心して駐車できない面もある。目的地の分布についても特に目立つことはない。(表-9)

したがって、駅を選択する際の要因として、地理的に近いこと、又は道路サービス上、到達に便利なことなどが大部分を占めていると考へられる。また今後、適当な場所に公共の大駐車場を設け、パークアンドライド方式利用者と、何ヶ所かに集結させることも可能だろう。(以上)

16.1%	17.8%	上社 34.4%	一社 31.7%
-------	-------	----------	----------

藤ヶ丘 61.8	16.9	16.9
----------	------	------

21.7	本郷 29.3	40.8	8.2
------	---------	------	-----

表-7 各居住地ゾーンの利用駅分布

	藤ヶ丘	本郷	上社	一社
市内	11.3	9.6	7.8	9.8
尾張東部	17.5	23.7	23.0	22.9
西三河北部	14.5	20.5	25.8	23.2

表-8 駅までの平均所要時間(分)

	藤ヶ丘	本郷	上社	一社
中区	49.7	46.5	57.1	55.2
中村区	19.0	26.0	10.4	17.2
その他	31.3	27.5	32.5	27.6

表-9 各駅利用者の目的地分布(%)