

交通結節点のあり方に関する一考察

日本鉄道建設公団名古屋支社	正会員	武井 稔
同 上	正会員	兵藤洋一
同 上	正会員	○河合博臣

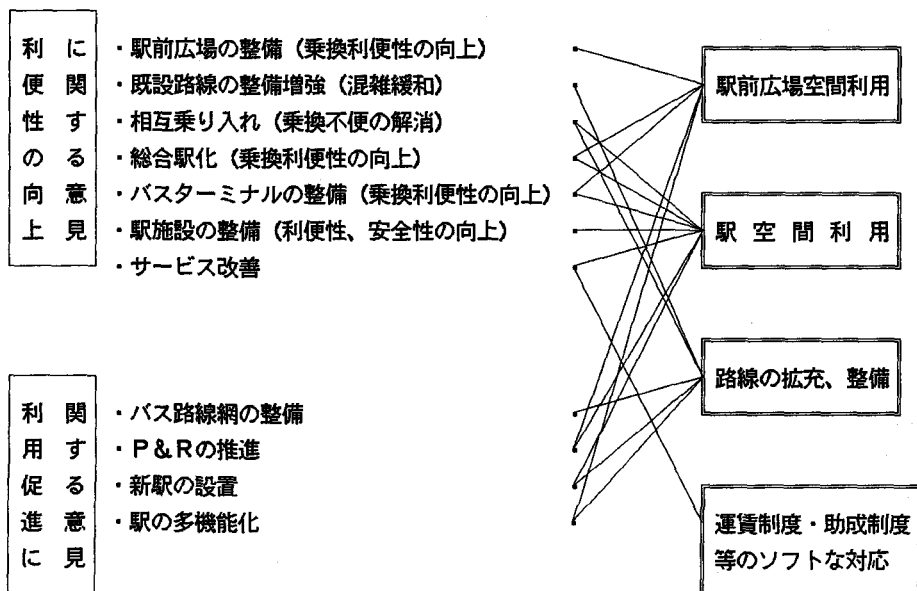
駅は種々の交通機関の交わる場所であり、これらのスムーズな連携のための施設が整備されていなければならない。また、単なる交通の接合点に止まらず、人々の集合・離散の場所であり、地域の核としての側面も合わせ持っている。このため、都市施設としての機能の整備拡充も図られていなければならない。

そこで、駅施設の改善及び多機能化に関して、鉄道事業者、自治体に対して行われたヒアリング結果を基に交通結節点としての駅のあり方について検討を行った。

○ヒアリング結果は次の3点に大きく集約できる。

- ①駅施設の改善については、安全性、サービス向上、輸送力増強への対応といった観点に立って改善が進められている。
- ②駅の多機能化については、各事業者とも推進する方向で一致しているし、特に鉄道利用の誘発、遊休地の活用、増収効果、と言う観点からも注目されているが、施設整備における法的な制約が問題点として上げられている。
- ③名古屋圏においては特に自動車交通の輸送手段に占める割合が大きく、公共輸送機関の整備の立ち遅れが指摘されているところであり、鉄道と自動車交通の協調による公共交通ネットワークづくりが必要であるとして、駅の利便性の向上、鉄道利用の促進についての意見が出された。

これらは以下のように整理できる。

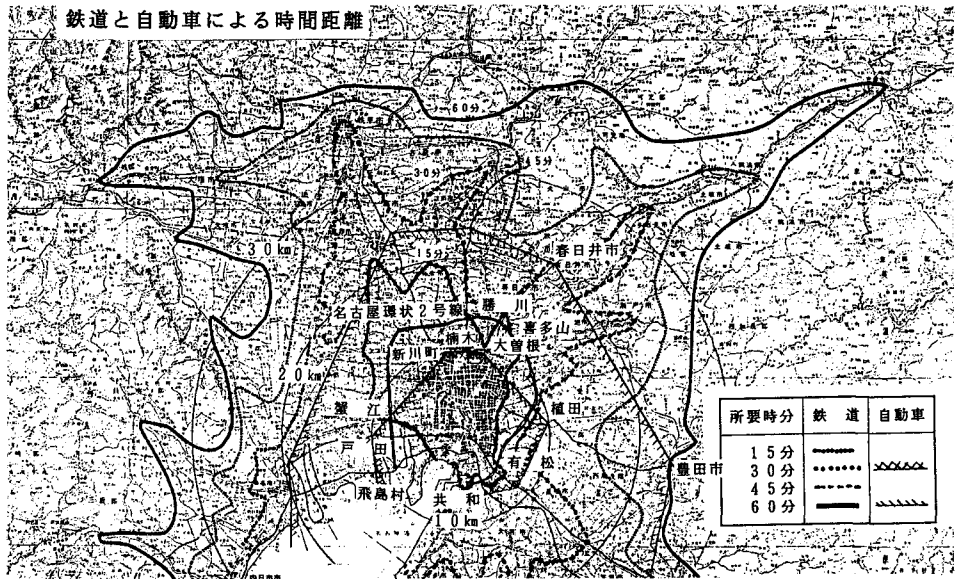


○以上のヒアリング結果から鉄道と自動車交通との連携による公共交通ネットワーク作りの一環として、ヒアリングでも意見が出された駅前広場空間利用、駅空間利用を検討課題として名古屋圏駅の状況調査を行いP & R施設の整備を中心に、自動車交通との効率的な連携を図る交通結節点としての駅施設について考えてみた。

○交通結節点における鉄道サービス変度化のための方策

名古屋市に流入する自動車交通は名古屋市境部で慢性的な渋滞を引き起こしており、特に河川で分断されている市北部から西南部にかけてボトルネック的な渋滞が生じている。このため自動車による到達時間距離と鉄道のそれは下図の様な結果となっているが、鉄道整備の進んでいない地域においては、自動車の持つ優位性が発揮された形となっている。

そこで、鉄道の大量、速達、定時性と自動車の機動性とを効率的に連携させる一つの方策として、市外縁部の環状道路と鉄道のクロス地点でのP & R施設、K & R施設の設置を検討してみた。



鉄道と自動車交通の市外周道路交差駅での連携による効果

①（直接効果）

・到達時分の短縮による時間価値的效果

鉄道路線名	出発地域	都心域までの所要時分		時間短縮効果
		自動車利用	P & Rによる鉄道利用	
名鉄瀬戸線	喜多山	40分	25分	15分
J R 中央線	勝川	40分	25分	15分
名鉄本線	有松	30分	25分	5分
J R 東海道線	共和	35分	25分	10分
J R 関西線	蟹江	40分	25分	15分
近鉄名古屋線	戸田	40分	25分	15分

* 自動車利用所要時分は昭和60年の調査（建設省）による。
* P & Rによる鉄道利用の所要時分は最も早い手段による、また乗り継ぎ所要時分として10分を加算。

②（間接効果）

- ・自動車交通の削減に伴うCO₂の削減、輸送の効率化による資源の有効活用等地球環境の保全効果
- ・端末手段としての自動車利用による駅勢圏の拡大に伴う住宅適地の拡大

○今後の課題

- ・P & R施設の適正な配置（特に駅周辺地価の高騰に伴う設置駅の検討）
- ・P & R施設整備の手法（駅が多機能化及び駅周辺施設の高度利用等による整備の検討）
- ・P & R施設の整備効果の定性的または定量的な把握（施設整備資金への還元）