

パークアンドライドの利用実態に関する基礎的考察

名古屋工業大学 学生員 ○竹内 聖彦

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

近年における自動車交通の発達にはめざましいものがあり、通勤通学や業務からちょっとした買い物まで自動車交通はもはや日常生活において欠くことのできないものとなっている。

しかしながら最近の自動車交通量の増加は深刻な渋滞を引き起こし、その結果特に都心部で交通機能が低下している。このような状況を打開するには都心に流入する自動車の交通量を抑制することが必要となってくる。この自動車抑制策の1つとしてパークアンドライド (Park and Ride、以下P&Rと略す) がある。本論文では第3回 (平成3年実施) 中京圏パーソントリップ調査のマスターファイルを用いて現在のP&Rの状況についての分析とそれに関する基礎的な考察を行うものである。

2. P&Rの概要

P&Rは、自宅から最寄りの鉄道駅まで自家用車を運転し、鉄道駅周辺に車を駐車してそこから鉄道に乗り継いでいく交通形態をいう。特に鉄道駅までは家族の者に送り迎えしてもらう場合、これをキスアンドライド (Kiss and Ride、以下K&Rと略す) という。このP&Rの利点は前述の通り郊外の駅に車を駐車しておくことにより都心部への自動車交通の流入を抑制できることである。しかし最寄りの駅まで自家用車で行くことがその駅付近の端末公共交通機関の発達を妨げるといった危険性ももっている。

3. 端末車交通の特性

自動車を鉄道の端末交通手段としての利用割合は、全端末交通手段の8.8%、特に通勤通学目的では15%近くになっている。端末自動車交通の中になると通勤通学目的は実に75%近くにのぼっている。通勤や通学は休日を除けば毎日同様のことが行われるわけで、鉄道端末

交通手段としての自動車への依存度はその他の目的に比べて極めて高いといえる。さらにこれらの形態を利用する人は、勤務、通学先の大部分が名古屋市内となっている。そこでこれから通勤通学目的でその到着先が名古屋市内のトリップについて考えることにする。

図-1は端末車交通の利用形態の割合を示したものである。

これをみるとP&Rが全体の半分以上を占めK&Rは4割弱となっているが、出発地が名古屋市内の利用者となるとK&Rの方がP&Rよりも多くなる。これは名古屋市内では駐車規制が厳しいためであろうと思われる。P&R、K&Rの男性と女性の比率はほぼ7:3で、P&Rは20代が多く、K&Rは10代から50代にほぼ同数の利用がみられる。”その他”は他人の運転する自動車に同乗し、駅からは車を駐車して運転者と一緒に鉄道を利用するという形態であり、P&RとK&Rの中間的な性格を持っている。この形態は特に10、20代の女性の割合が高く、家族で他の誰か (おそらくは父親か夫) と一緒に駅まで行くのであろう。そういう意味でこの形態は”相乗りP&R”ということもできよう。

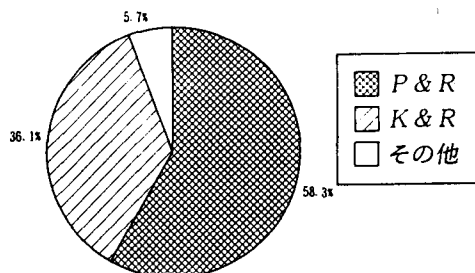


図-1 端末車交通の形態別グラフ

図-2はP&R利用者の駐車形態を示した。

通勤通学者は毎日のように利用するためかその大半が月極駐車場を借りている。それ以外では駅前広場や店舗の駐車場等の無料駐車場の利用が目立ち、路上駐車は全体の1割もない。

図-3は到着先の区別分布である。

ここでは比較のため自動車で直接目的地まで移動するトリップも示した。端末車交通では、中区が群を抜いて多く、次いで中村区も目立つ

これらの区は名駅、栄のように鉄道の便が極めてよくしかもオフィスが多いのが特徴である
代表車交通では特に目立った区はなく比較的均等な分布となっている。

図-4は利用者の家から通勤通学先までの所要時間の分布である。端末車交通では、60分付近を頂点に50～100分で全体の80%以上を占める。P&RとK&Rはほとんど同じ分布で、所要時間が長いところではP&Rの、短いところではK&Rの割合がそれぞれ多くなっている。代表車交通では20～30分を頂点に60分以内で全体の90%にもものぼっている。

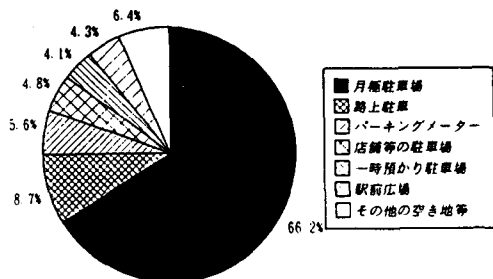


図-2 P & R利用者の駐車形態別グラフ

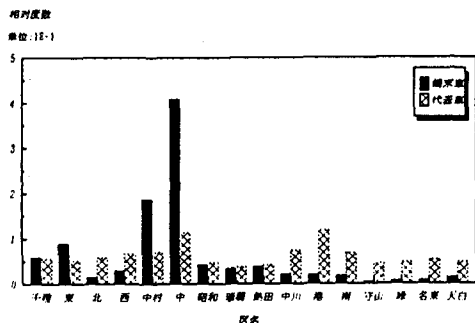


図-3 区別到着先分布

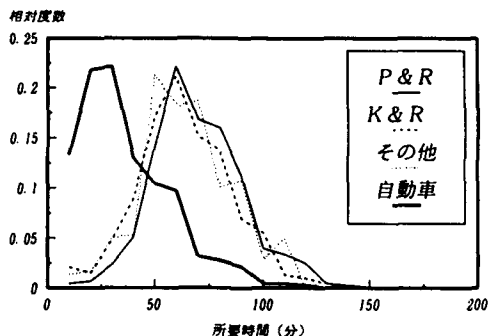


図-4 所要時間分布

これは端末車交通が60分以上が大半なのに比べるとその半分に近い所要時間である。代表車交通利用者の出発地の3分の2が名古屋市内であることや市内の渋滞を考えると、代表車交通は近距離利用が多いものと思われる。

4. おわりに

現状では自動車の方が通勤通学利用の中心となっている。確かに自動車は便利ではあるが、都心では渋滞や駐車問題などからかえって不便となっている。P&Rは都心部の渋滞緩和に一役買えることができる交通形態である。P&Rを利用する人の実態をより詳しく把握するために今後の課題として、

- 1) アクセス駅付近のより細かな駐車事情
(駐車料金、駐車場から駅までの距離など)
- 2) 同じ出発地域から車で移動する人とP & Rで移動する人の所要時間等の違いを調査していく必要があるだろう。

参考文献

渡辺、松井：名古屋周辺部におけるパークアンドライド用駐車場計画のための調査研究
都市計画第86巻、pp.19-20、1976年
第3回中京圏パーソントリップ調査報告書
第2集 “人の動きの現況と推移”
p.134、1993年3月