

キス&ライドの利用状況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

近年のモータリゼーションの台頭は目を見張るものがあり、もはや自動車を抜きにして現在の交通事情を語ることは不可能である。

しかしながらその一方では、急激な自動車の増加により都心部を中心として深刻な渋滞等の交通問題を引き起こした。このような状況に対してキス&ライド（以下K&Rと略す）の利用が増加している。

本研究では平成3年の中京圏パーソントリップ調査のデータを用いてK&Rについて基礎的な考察を行うものである。

2. K&R登場の背景

K&Rとは駅まで自動車を送り迎えしてもらうという交通形態である。K&R利用の普及の背景には前述の通り都心部を中心とした渋滞をはじめとした交通問題がある。

都心部の渋滞緩和策の1つとして自動車交通そのものを抑制する方法があるが、この方法としてこれまでは鉄道駅に自動車を駐車しておいてそこから鉄道によって都心に向かうパーク&ライド（以下P&Rと略す）が主流であった。しかしながら都市圏の拡大に伴う鉄道駅付近の発展により駐車事情が悪化し駅付近の駐車が困難になってきた。

それに代わって駅付近に駐車する必要のないK&Rの利用が郊外主要駅を中心として増加し今やP&R利用を上回るものとなっている。

3. K&R利用者の特性分析

K&Rは大別すると送り迎えの2通りがあるが、ここでは送りの場合を中心に考えるものとする。

図1はK&R利用者の目的別利用割合を示したものである。これによると通勤目的のみで全利用のほぼ半数を占め、通学利用を含めると全体の70%にのぼる。その反面自由目的は1割程度である。通勤や通学は休日を除いてほぼ毎日同じ行動が行われることからK&Rが駅までの端末交通手段として定着していることがうかがえる。

図2はK&Rの利用の多い駅についてその利用数を示したものである。この図を見るとわかるように中央線沿線や東海道線、名鉄本線、犬山線沿線の利用が多い。全般的に見て名古屋市の北東部の郊外主要駅の利用がほとんどであるが、藤ヶ丘や一社のように名古屋市内での利用もあり、P&Rと違って都市化のかなり進行した地域でも利用が可能なK&Rという形態の特徴をよく示しているといえよう。

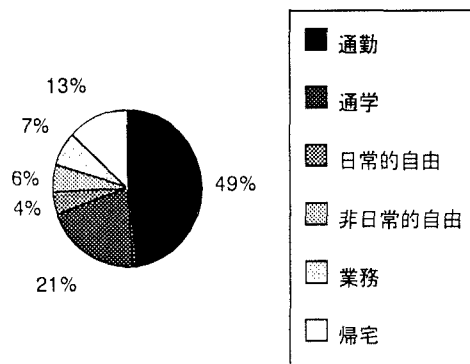


図1. K & R利用者の目的別利用割合

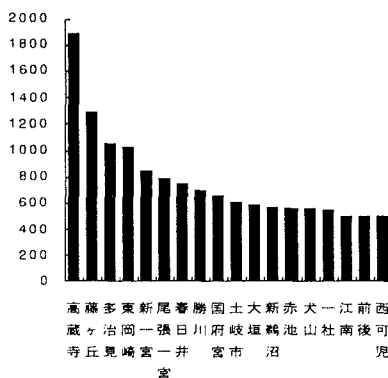


図2. K & Rの利用が多い鉄道駅

図3はK&R利用者と自動車の保有台数の関係を示したものである。ここでは比較・参考のためにP&Rのものも示した。K&Rでは保有台数が1台、P&Rでは2台の場合の利用数が最も多い。またK&Rでは保有台数2台までの利用者が全利用者の大半を占めるのに対し、P&Rでは3台以上保有している利用者が少なからず見られ、全体的に見てP&R利用者の方がK&R利用者よりも自動車を多く保有していることがわかる。この結果から、K&Rを利用する人の中にはP&Rを利用したくても自動車の台数の制約を受けて利用できず、やむを得ずK&Rの利用をしている人も存在しているものと思われる。

ところでK&Rは送り迎えをしてもらうという他人に大きく依存をする形態であるため、行き（送り）はよいか帰宅の際の手段（迎え）が保証されないというマイナスの面も持っている。

図5、図6は行きにK&Rを利用した人が帰宅の際にどのような形態をとっているかを示したものである。図5は帰宅の際に鉄道を利用したかどうかを示したもので、約13%の人が帰宅に鉄道を利用しておらず他の手段で帰宅している。また図6は図5において鉄道で帰宅した人の末端交通手段の割合を示したものである。これを見るとわかるように帰宅も自動車で帰宅した（迎えに来てもらった）人は全体の半数をわずかに越える程度しかおらず、それ以外のところでは徒歩が約20%、路線バスが約17%を占めており、必ずしも迎えが来るとは限らないことがわかる。また徒歩が多く存在することからK&Rは鉄道駅からさほど離れていない近距離での利用が多いと思われる。

4. おわりに

これから将来にわたって都市化はさらに進み市街地の郊外化は避けられない上に公共交通機関の整備が他の都市圏と比べて遅れている名古屋圏ではK&Rはさらに増加が予想される。今回はパーソントリップデータに基づくごく基礎的な分析に留まったが、パーソントリップ調査では分析不可能な点についてアンケート等を実施することによってより詳細な分析を行う必要がある。最後にパーソントリップ調査のデータファイルを提供して下さった中京都市圏総合都市交通計画協議会に深く感謝申し上げるものである。

【参考文献】

竹内、藤田、松井：名古屋圏におけるパークアンドライドの利用実態に関する基礎的考察、土木学会第49回年次講演会 pp352-353

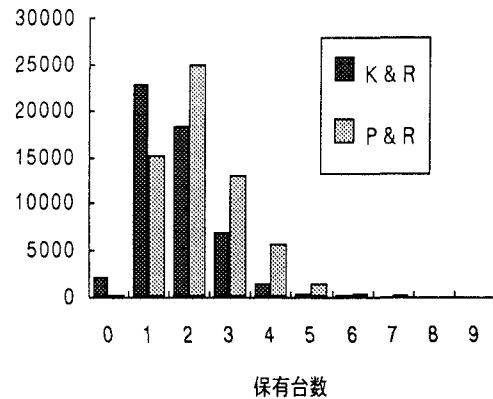


図3.K&R、P&Rと保有台数の関係

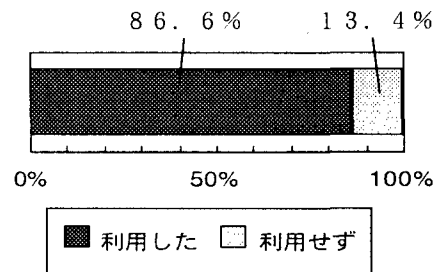


図4.帰宅に鉄道を利用したか

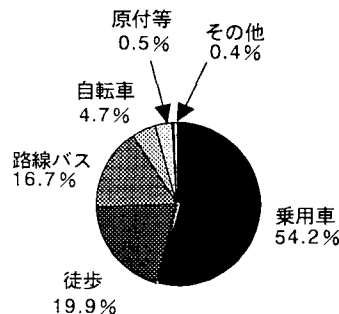


図5.帰宅の際の鉄道端末手段別割合