豊田市内各駅周辺におけるパークアンドライド実態調査

（財）豊田都市交通研究所　正員　伊豆原浩二
（財）豊田都市交通研究所　　杉野　文人

１．はじめに

パークアンドライドはＴＤＭ(Trannsuportation Demand Management：交通需要管理）施策の１つとして注目されており、道路の渋滞緩和を目指したパークアンドライド駐車場の整備が各地で実施されている。

豊田市においても以前から交通の円滑化を図るための１施策としてあげられており、市周辺駅でのパークアンドライド駐車場の整備やイベント時のパークアンドバスライド等の検討が行われている。

また、第３回中京都市圏パーソントリップ調査（平成３年）によると、豊田市内の全鉄道駅で行われているパークアンドライドのトリップ数は、約１，６００（トリップ／日）とされており、**自然発生的にかなり多くのパークアンドライドが行われているものと思われる。**

こうした状況の下、パークアンドライドを促進することによる交通渋滞緩和の可能性を検討するため、豊田市内の鉄道駅周辺におけるパークアンドライドの実態調査を行った。

２．調査概要

調査日時：平成１２年７月９、１２日（日、水）

調査場所：豊田市内全駅（２６駅２４箇所、愛知環状鉄道新豊田駅は名古屋鉄道豊田市駅に、愛知環状鉄道新上挙母駅は名古屋鉄道上挙母駅に含めた）

調査方法：駅から３００ｍ以内の駐車場（専用駐車場などは除く）及び路上に駐車されている車の台数を８時から１７時まで３時間置きに４回車のナンバーを読み取り調査した。同時にアンケート調査票を駐車車両のワイパーに挟むことにより配布し、郵送により回収した。

３．調査結果

（１）駐車実態（駐車場）

時間（日）貸し駐車場についてはピーク時には駐車率が８０％～１００％に達しており、ピーク時には駐車場の収容台数が不足している。

一方、月極駐車場の駐車率はパークアンドライドの多い名鉄三河線梅坪駅、名鉄豊田線上豊田駅・浄水駅などで６０％～７０％であり、月極駐車場については需給のバランスが保たれている。

（３）アンケート調査結果

①アンケートの配布回収

回収率は休日１３％（配布数３９４１部）、平日１６％（配布数４４８８部）であった。

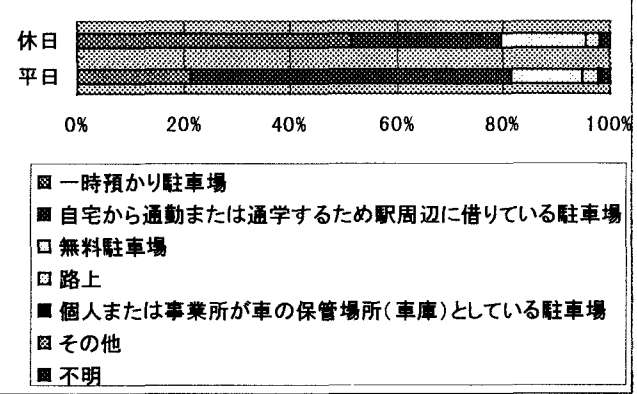
また、回答者のうち休日が約４割、平日が約６割パークアンドライドを行っていた。路上駐車している人からの回答は、平日４％、休日６％と少ない。

②駐車場所

図－１にパークアンドライドしている人の駐車場所の頻度を示す。

パークアンドライドしている人の駐車場所は休日では５２％が一時預かり駐車場、平日では６２％が自宅から通勤または通学するために駅周辺に借りている駐車場であった。

図－1　駐車場所

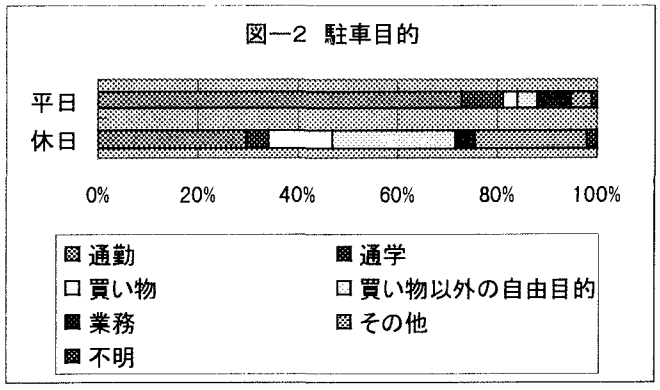


③駐車目的

図－２に駐車目的頻度を示す。

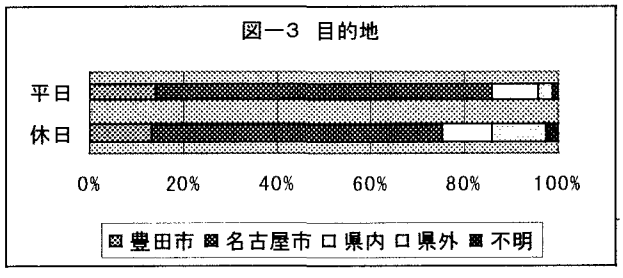
休日は「通勤」が３０％、「買い物以外の自由目的」が２５％、「その他」が２２％であった。

平日は「通勤」が７２％を占めている。



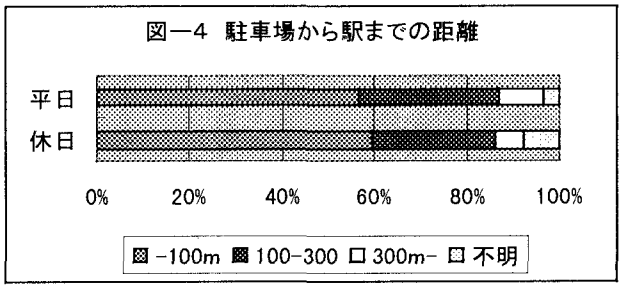
④目的地

名古屋市が平日７２％、休日６２％を占めている。



⑤駐車場から駅までの距離

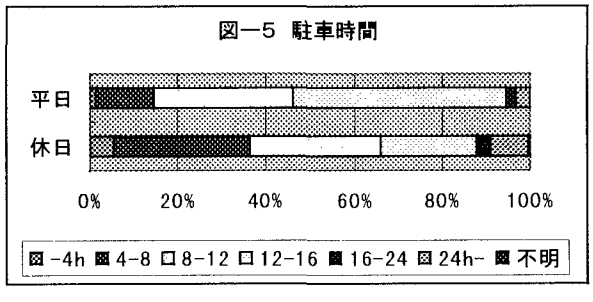
平日・休日とも約６割の人が１００m以内でパークアンドライドしている。



⑥駐車時間

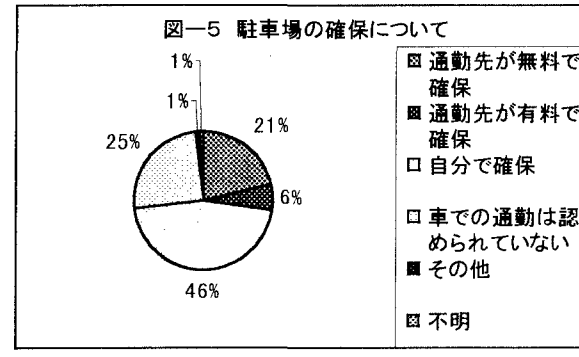
平日は１２時間以上駐車している人が半数以上であるのに対して、休日は３０％程度であった。

しかしながら、休日は２４時間以上の人も９％いた。



⑦駐車場の確保

自動車で直接通勤する場合の駐車場の確保は約半数が自分で確保する。

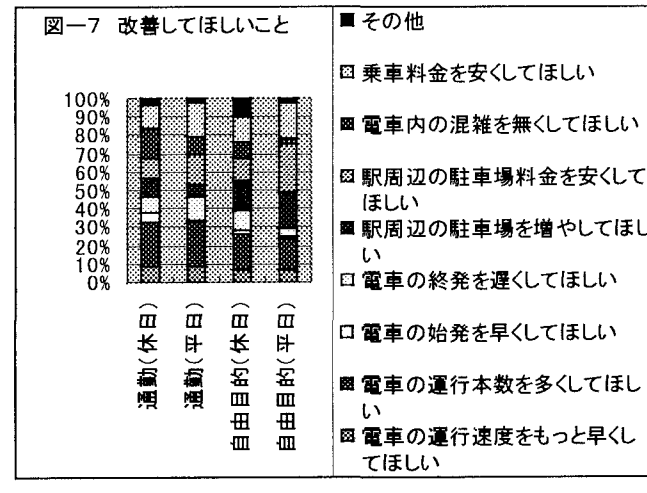


⑧通勤手当（駐車場）

８割以上の人が、駐車場の料金を通勤手当として支給されない。

⑨改善してほしいこと

目的別の代表例として通勤と買い物以外の自由目的（グラフでは自由目的と標記）の人の回答を図―７に示す。通勤においては電車の運行に関する要望が多く、自由目的では駐車場についての要望が多い。



４．まとめ

時間（日）貸し駐車場がピーク時には不足するものの、全体的にはパークアンドライド駐車場の需給バランスは保たれていると思われる。

今後豊田市においてパークアンドライドを推進するためには、通勤手当の支給方法の見直しなどで需要を増やすことが有効であると思われる。