

豊田市におけるパークアンドライド実態調査に関する研究

豊田工業高等専門学校 学生員○今井 誠
豊田工業高等専門学校 学生員 宮田加奈子

(財)豊田都市交通研究所 正員 杉野 文人
豊田工業高等専門学校 正員 野田 宏治
豊田工業高等専門学校 正員 荻野 弘

1. はじめに

現在、豊田市では増加する自動車交通により、朝夕の通勤時間帯には都心部、また他都市とをつなぐ幹線道路で交通渋滞が発生している。交通渋滞を緩和する方法として TDM（交通需要マネジメント）施策が実施されているが、TDM 施策の中にパークアンドライドの利用促進があげられる。また、近年の「環境に優しい街づくり」の一環として、パークアンドライドを行うことによって目的地までの一部区間を公共交通機関の利用によって自動車走行区間が減少するため、二酸化炭素等の温室効果ガスの排出を削減することができる。本研究ではパークアンドライドの利用促進のための有効な方法を検討するために豊田市におけるパークアンドライドの実態を調査し、パークアンドライドを行う上での問題点を明らかにすることを目的とする。

2. パークアンドライド利用者意識調査

2.1 調査概要

パークアンドライドの実態を把握するため、豊田市内の全鉄道駅周辺駐車場及び路上において平日と休日を1日ずつ、計2回行った。

調査日時：平成12年7月9日（日）
平成12年7月12日（水）
調査場所：豊田市内全鉄道駅周辺駐車場及び路上（26駅24ヶ所、新豊田駅・豊田市駅、新上挙母駅・上挙母駅は駅間が近接しているためそれぞれ1ヶ所とした。）

調査方法：鉄道駅を中心とする半径300m以内の駐車場及び路上において駐車している車に対し、調査時間帯中3時間置きに4回駐車車両のワイパーに調査票を挟むことにより配布し、郵送により回収する方法によって行った。

2.2 調査項目

調査票は質問紙の形式を取り、その内容は①個人属性、②自動車利用について、③鉄道（バス）利用

についての3つの項目に分類される32の設問から構成される。本研究では③の鉄道（バス）利用の分析を行った。

2.3 調査結果

アンケートの配布・回収結果を表－1に示す。

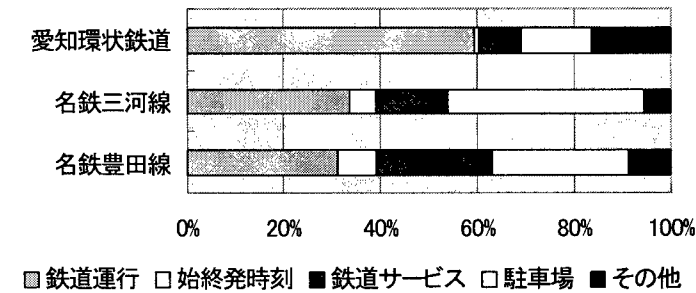
表－1 アンケート配布、回収状況

	平日			休日		
	駐車場	路上	合計	駐車場	路上	合計
配布数	3879	609	4488	3329	613	3942
回収数	661	37	698	490	24	514
回収率	17%	6%	16%	15%	4%	13%
P&R数	401	13	414	203	5	208
P&R率	61%	35%		42%	21%	

今回の調査は、郵送による回収方法によったため、路上駐車回収率が路外駐車場に比べて極端に低かった。全体の回答者のうち、パークアンドライドを行っていた者は路外駐車場の平日は61%、休日は42%、路上駐車回収率は平日は35%、休日は21%である。

分析を行う上で改善要望の回答を、鉄道運行に関するもの（運行本数増加、運行時間短縮）、始発時刻に関するもの（始発時刻の繰上げ、終発時刻の繰下げ）、鉄道サービスに関するもの（車内混雑緩和、乗車料金引下げ）、駐車場に関するもの（駅周辺駐車場増加、駐車料金引下げ）、その他の5項目にまとめる。

図－1に路線別と改善要望をクロス集計したものを示す。



図－1 路線別改善要望

図-1を見ると、愛知環状鉄道（以下愛環）利用者の60%が鉄道運行の改善を求めている。これに対して名鉄三河線（以下三河線）利用者と名鉄豊田線（以下豊田線）利用者は約30%が鉄道運行の改善を求めており愛環利用者の鉄道運行改善要望が高い。また、三河線利用者は42%が駐車場改善要望を求めており路線別では最も高い割合であった。

乗車駅別で回答者の多かった駅をピックアップし、改善要望とクロス集計したものを図-2に示す。

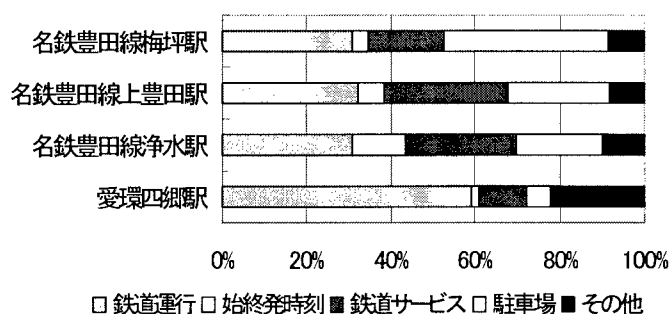


図-2 乗車駅別改善要望

図-2を見ると、愛環四郷駅で鉄道運行改善要望が60%あり、図-1の愛環全体と同様の傾向を示している。豊田線上豊田駅と豊田線浄水駅では改善要望はどの項目についても同じような値を示しているが、三河線と豊田線の結節点となっている豊田線梅坪駅においては駐車場改善要望が38%と、上豊田駅24%、浄水駅20%と比較しても高い。

図-3に路線と乗車駅選択理由をクロス集計したものを示す。

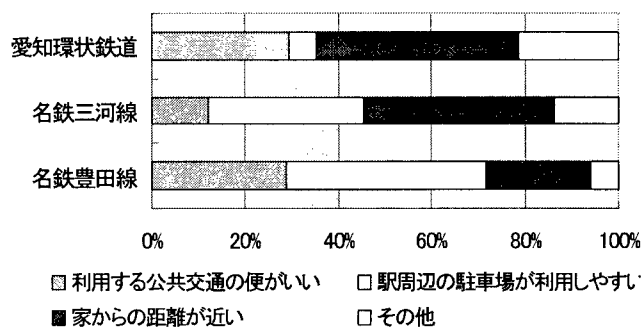


図-3 路線別乗車駅選択理由

図-3を見ると、愛環と三河線では「家からの距離が近いから」が約40%と最も高い割合となっており、豊田線では「駐車場が利用しやすい」が43%と最も高い割合になっている。逆に愛環は、「駅周辺駐

車場が利用しやすい」は6%と低い割合になっている。

乗車駅別で回答者の多かった駅を乗車駅選択理由とクロス集計したものを図-4に示す。

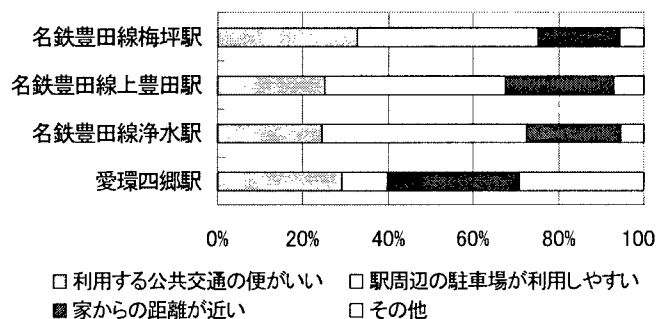


図-4 乗車駅別選択理由

図-4を見ると、愛環四郷駅で「駅周辺駐車場が利用しやすい」が10%で他の豊田線3駅の平均43%と比較して非常に低い割合になっている。

3. まとめ

今回の分析で、愛環と名鉄線では利用者の改善要望、乗車駅選択理由が異なっていることが分かった。名鉄線利用者は、パークアンドライドを行う場合駐車場を重視すると考えられ、改善要望についても駐車場改善要望が高い。愛環利用者は駐車場についての関心が薄く、改善要望でも鉄道運行改善要望が高くなっている。これは、名鉄線と愛環での駐車場形態の違いが大きいと考えられる。名鉄線はほとんどの駅に月極駐車場があり、梅坪駅、上豊田駅、浄水駅などでは一時預り駐車場と月極駐車場が併設されている。一方、愛環は四郷駅に160台程度の無料駐車場が整備されている以外、ほとんどの駅には10台程度の無料駐車場しかない。名鉄線利用者は駐車料金を払っていることから駐車場を重視すると考えられる。愛環利用者は料金を払っていないことから関心が薄く、鉄道運行の改善を重視すると考えられる。愛環は、現在ピーク時に1時間3本（昼間2本）の運行本数であり、名鉄線と比較しても少ないが愛知万博のアクセス鉄道であることから部分複線化が行われており、将来的には1時間最大4本の運行が可能となる予定で鉄道運行に関しては問題が緩和され则认为る。