

赤池駅におけるアクセス交通の現状と利用者意識の分析

名城大学 山中裕喜
名城大学 正会員 松本幸正

1. はじめに

現在、我が国の公共交通機関において、異なる事業者が相互乗り入れを行なっている事例は数多くあるが、運行頻度が異なっていたり、統一的な料金体系にはなっていないと、利用者にとっては不便な面もある。名古屋市営地下鉄鶴舞線の終点である赤池駅を例に見た場合、自宅からバスや名鉄電車を利用して赤池駅を通過して都心へ向かう代わりに、赤池駅まで自家用車や送迎でアクセスして都心へ向かう人が少なくない。

そこで本研究では、赤池駅においてアンケートを行い、利用者の赤池駅までのアクセス状況の実態を把握し、交通手段選択の要因や利用者の意識について分析する。

2. アンケート方法の概要

本研究では赤池駅伏見方面ホームで地下鉄を待っている人を対象に、平成12年12月20日（水）午前7時30分から正午までの間に面接形式でアンケートを行なった。アンケートの内容は自宅最寄り公共交通機関、当日のアクセス交通手段、代替交通手段、交通手段選択に対する意識などで、回答者数は213人であった。

3. 赤池駅のアクセス状況の特徴

(1) アンケート結果とPT調査との比較

アンケート結果と平成3年度に実施された第3回中京圏パーソントリップ調査から得られるデータを用いて赤池駅までのアクセス交通手段を求め、その割合を図-1に示す。また比較として他の市営地下鉄駅ならびに名鉄豊田線日進駅のアクセス交通手段の状況も示す。図より赤池駅は同じ端末駅の藤ヶ丘や周辺の駅よりも自家用車、送迎を利用する比率が高いことがわかる。アンケート結果とPT調査に差があるのは、調査時間の差異が一因としてあげられる。なお、赤池駅は名鉄豊田線と相互乗り入れを行なっているが、アンケートでは直通列車で赤池駅を通過する人の動きはつかめない。

(2) 駐車場種別と送迎利用者の割合

図-2にアンケートから得られた、赤池駅に自家用車でアクセスした人の駐車場種別割合ならびに送迎割合を示す。ここでの無料駐車場とは周辺店舗駐車場のことを意

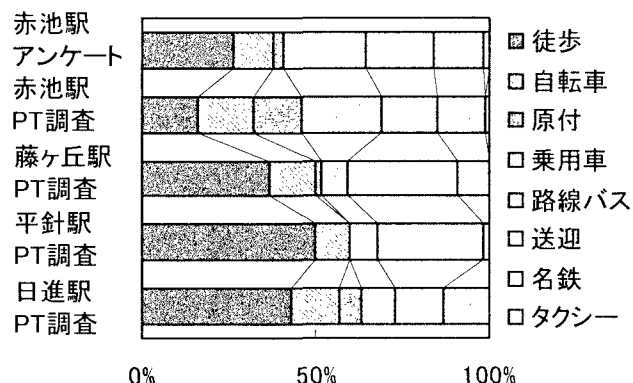


図-1 アクセス交通手段の割合

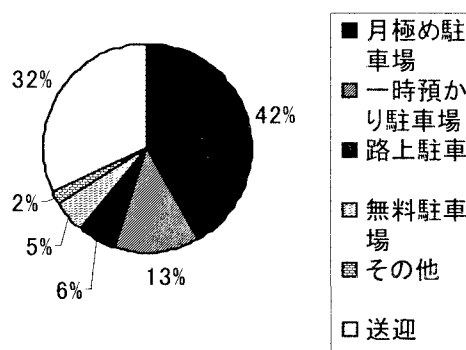


図-2 車利用の種別割合

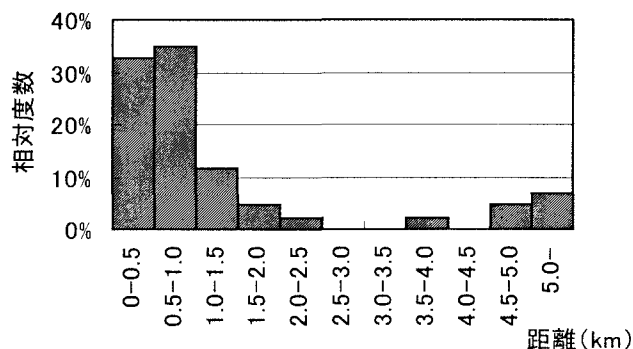


図-3 最寄り公共交通機関距離（車利用のみ）

味する。図より赤池駅へ乗用車でアクセスする人の半数近くが月極め駐車場を利用していることがわかる。実際に、赤池駅周辺には月極め駐車場が多数存在し、一時預かり駐車場も多い。

(3) 自家用車利用者の代替交通手段

図-3は赤池駅まで自家用車を利用した人（送迎は除く）を対象とした最寄りバス停・駅までの距離の分布であ

る。これより自宅から最寄りバス停・駅の距離が 1km 未満にもかかわらず、赤池駅へのアクセスに自家用車を利用する人の割合が高いことがわかる。

この最寄りバス停・駅の距離が 1km 未満の人の車利用料金と代替費用を求めた。ただし車利用料金の算出には 1 日分に換算した駐車場料金と往復のガソリン代を合算したものをを用い、ガソリン代は 100 円/l、燃費は 10km/l として計算した。車利用料金の平均値は 748 円、代替公共交通手段の費用の平均値は 719 円であり、公共交通手段利用の方が料金が安いことがわかる。

図-4 に料金の安さ、所要時間の短さ、本数の多さ、早朝深夜利用に対する意識のうち、公共交通機関利用者および自家用車を利用した人のうち最寄りバス停・駅までの距離が 1km 未満の人の結果を示す。公共交通機関利用者については半数の人が料金の安さを重要視しているのに対して、最寄りバス停・駅までの距離が 1km 未満の人で自家用車を使った人は 3 割弱の人のみが重要視すると答えている。他の 3 項目に関してあまり大きな差はないようである。

4. 交通手段選択に対する要因の分析

利用者がアクセス交通手段に「公共交通」か「自家用車・送迎」を利用する際、影響を及ぼしている要因を明らかにするため、公共交通選択と自家用車・送迎選択を外的基準とし、説明変数には表-1 に示す 9 項目を用いて数量化理論Ⅱ類を適用して分析を行なった。分析の結果、相関比は 0.6479、サンプルスコアの平均は公共交通選択が 1.1010、車・送迎選択が -0.5829 となった。表-1 のレンジの値より、路線分類が交通手段選択に最も関係していることがわかる。

図-5 に最もレンジの値が大きかった路線分類のカテゴリースコアを示す。御岳方面、祐福寺方面、和合方面は赤池駅までのバス路線があり、運行本数も比較的多いので公共交通を選択して赤池駅までアクセスする人が多いと考えられる。一方、日進駅系統、米野木駅系統、三好ヶ丘駅系統のバス路線は直接赤池駅まで行けず、都心方面へ行くためには名鉄豊田線の各駅までバスで行き、名鉄電車に乗り換える必要がある。そのためこれら路線沿線の人は赤池駅まで自家用車や送迎を使う傾向にあると考えられる。また星ヶ丘駅は地下鉄東山線の駅で赤池駅とは路線が異なるため、鶴舞線沿線へ向かう人が自家用車・送迎を用いて赤池駅までアクセスしていると考え

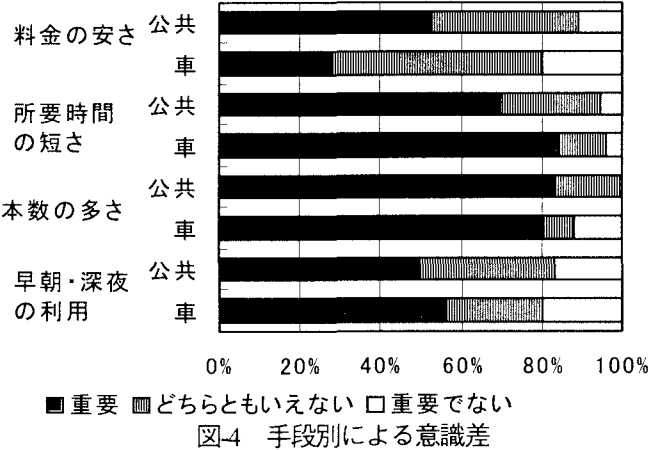


表-1 説明変数とレンジの値

説明変数	レンジ
路線分類	2.1012
費用	2.0770
目的	1.5197
運行本数	1.4408
年代	0.9142
利用頻度	0.8844
自宅～赤池距離	0.8632
最寄り距離	0.5787
性別	0.0497

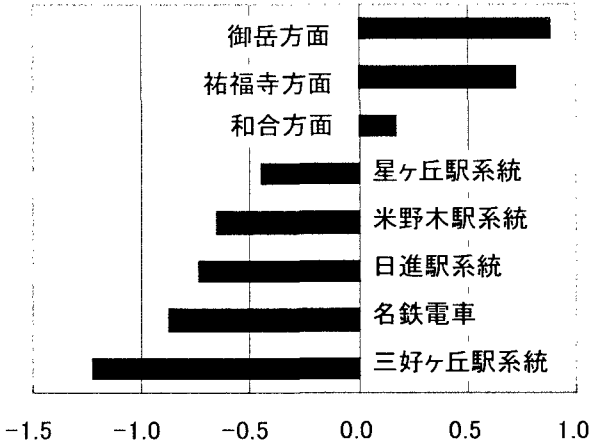


図-5 路線分類のカテゴリースコア

られる。さらに星ヶ丘系統沿線でも赤池駅に距離が近い場合、車・送迎で赤池駅へアクセスしている人もいる。

5. おわりに

本研究ではアンケート調査により、赤池駅へのアクセス交通手段の特徴を明らかにした。さらに交通手段選択の要因を数量化理論Ⅱ類を用いて分析し、交通手段と地域特性や個人属性との関係を分析した。しかしながら、今回用いたアンケート結果はサンプル数が十分ではなく、また名鉄豊田線の利用者の実態もわからない。今後は、赤池駅周辺の各駅における調査も含めて、交通手段の選択要因を明らかにする必要がある。