

パーク・アンド・ライドの実態について

大阪大学大学院 学生員 ○中山久憲
大阪大学大学院 学生員 伊藤幸雄
大阪大学工学部 正員 毛利正光

1. まえがき

大阪市はここ10年間、夜間人口は横ばい状態にあるが、流入人口は2倍近くの増加となっている。こうした現象は必然的に通勤状況を圧迫し、混雑は今や慢性化しつつある。一方、近年のモータリゼーションの進展に伴ない、マイカーの数は急増し、通勤時の利用も伸びてきている。しかし、郊外からの車の都心への流入は、都心における各種の問題を生みだしている。また、郊外の鉄道駅周辺では、都心での混雑を避け、パーク・アンド・ライド（以下P&R）方式を利用する車が路上をふさぎ新たな問題となっている。

本研究では、都心流入抑制としてのP&Rの必要性・可能性を追求するため、大阪周辺におけるP&Rの実態を調査し、問題点を考察するものである。

2. 調査の概要

調査対象地区は、図-1に示すように、大阪市周辺の地下鉄・阪急・京阪・近鉄の沿線の18駅である。アンゲート票の配布は駅周辺にP&Rのための駐車と考えられる車のワイパーにはさみ込み、回収は郵送により行なった。アンゲートの回収率は31%で、この調査にかなり高い関心が持たれたものと考えられる。

3. パーク・アンド・ライドの実態

P&R方式の利用目的（表-1）、利用頻度（表-2）「通勤」目的と「ほぼ毎日」利用とが非常に高く、通勤者のP&R方式の利用が定着化していることがわかる。

P&R方式の利用の過程：表-3はP&R利用者が「現住所にいつ頃から住んでいるか」を示したもので「昭和41年以降」が63%となっている。表-4は「P&Rの開始年度」を示し、「昭和45年」以降が86%と高い割合を占めている。また表-5は「P&Rする以前どのようしていたか」を示すが、「徒歩またはバスで駅まで行っていた」が54%と過半数を占めている。以上の点から宅地のスプロールにより、末端部バスサービスの不満とモータリゼーションの進展により、新しい現象としてP&Rが発生しているものと考えられる。

P&R方式利用理由：「目的地まで自動車で行く」理由について表-6に示す。「電車の方が時間がか

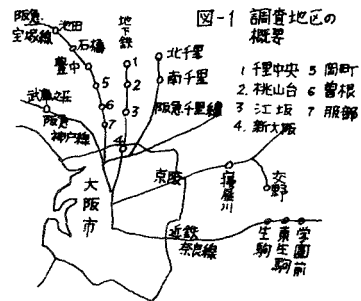


表-1 P&R利用目的

通勤	通学	仕事	買物	レジャー	その他
506 (79%)	21 (3%)	71 (12%)	15 (2%)	3 (1%)	22 (3%)

表-2 P&R利用頻度

ほぼ毎日	週に数回	月に数回	ほとんどない
455 (71%)	111 (17%)	71 (11%)	5 (1%)

表-3 現住所にいつ頃から住んでいるか

戦前 から	戦後 から	昭和 25年 以降	昭和 30年 以降	昭和 35年 以降	昭和 40年 以降	不明
67 (10%)	12 (2%)	23 (3%)	19 (3%)	108 (17%)	264 (41%)	139 (21%)

表-4 P&Rを始めたのはいつからか

昭和 40年 以前	昭和 41年 以降	昭和 42年 以降	昭和 43年 以降	昭和 44年 以降	昭和 45年 以降	不明
15 (2%)	13 (2%)	19 (3%)	37 (6%)	123 (19%)	164 (26%)	268 (41%)

表-5 P&Rする前はどのようにしていたか

徒歩または バスで駅 まで行く	目的地まで 車で行く	現住所へ 転移後P&R	その他
336 (54%)	160 (26%)	116 (19%)	13 (2%)

からない」「時間が正確」の両方で53%を占めているのが注目される。「駅までの自動車を利用する理由」について表-7に示す。「自動車の方が時間がかからない」が29%、またバスのサービスの悪さを理由にあげたのが全部で40%となっている。以上から、P&R方式の利用により、自宅から駅まで、駅から目的地までの時間の短縮効果が重要なP&R方式利用理由であると考えられる。

都心への集中度：全P&R利用者のうちトリップエントを都心（東・西・南・北の4区）に持つ者の割合は64%であった。全流動人口の都心への集中率が約40%（45年度国勢調査）であることと比較すれば、P&Rの利用者の都心集中率がかなり高くなっているのが注目される。これは車による都心流入が困難（時間がかかる）な上、都心での駐車場の確保がむづかしい（表-6参照）ためであると思われる。現在のような都心への集中が、将来において周辺部にも拡大するならP&Rの発生がさらに増加すると予想される。

バスへの転換の可能性：表-8は「将来バスのサービスが向上したら車からバスへの転換を希望するか・しないか」について表わしたもので、「希望する」が31%、「希望しない」35%となっている。これはバスのサービスを上げることによりP&R方式利用者の3割が積極的に車からバスへ転換することを意味しており、バスのサービスの良否が、車利用に大きく関係していると考えられる。

将来の駐車場の設置：「駐車場が無料で駅から5分以上かかっても利用するか」を表-9に示す。「利用する」が65%と高い割合を占めている。これは駅から5分以上歩いてもまだP&Rによる効果があると考えられ、将来P&R用の駐車場を必ずしも駅に密接に作る必要は無いであろうと思われる。

4. 結び

今後、さらに自動車の保有が増加することが予想されるか、もはや車の都心流入は困難である上、時間的に不利にすらなっている。都市全体からも車の氾濫を放置することはできないので、車から鉄道へ流入手段の転換をはかる必要がある。また、郊外では、宅地のスプロールにより、末端部のバスサービスが追いつかず、必然的に車をバスに替わる足として利用せざるを得ない。以上のことから、今後、P&Rは不可避的な現象として発生することが考えられるけれども、郊外にこのような車を野放しにすることはできない。そこで、これらの車の収容とバスなどの公共交通機関を整備した、適切なP&Rシステムの確立が必要である。

表-6 目的地まで車と直行しない理由

電車の方が時間がかからない	263 (29%)
目的地に駐車場がない 駅前高	255 (28%)
電車の方が費用がかからない	69 (8%)
電車の方が安心	94 (10%)
電車の方が時間が正確	225 (24%)
その他	7 (1%)

注) 回答は2つまで認め、割合は全回答数と100とする。

表-7 駅まで車を利用する理由

バス停が近くにないから	78 (6%)
バスの運行回数が少ない	164 (13%)
バスは時間どおりに来ない	62 (5%)
バスの終電が早い(始電がおそい)	109 (8%)
便利の良い鉄道駅へ行くバスがない	86 (7%)
自動車の方が時間がかからない	366 (29%)
自動車は混雑がなく快適である	64 (5%)
友人の車を借ることがないから	89 (7%)
駅周辺に駐車場所がある	258 (20%)

注) 回答は3つまで認め、割合は全回答数と100とする。

表-8 将来バスのサービスが向上したら、バスへの転換を希望するか・しないか

希望する	わからない	希望しない	不明
196 (31%)	196 (31%)	228 (35%)	22 (3%)

表-9 駐車場が無料で駅から5分以上かかっても利用するか

利用する	利用しない	不明
420 (65%)	153 (24%)	69 (11%)