

京阪寝屋川市駅における自転車およびバイクの利用調査

大阪府立工業高等専門学校 正 員 ○高岸 節夫
上野 正広
松本 昌敏

1. まえがき

かつて5千台を超える放置自転車台数を抱えていた寝屋川市駅も有料置場の整備が進み、現在ではその数は2千台程度に減少しているが、最近のバイク駐車の増加（昭和62年は前年比で約1割増）によって駅周辺における駐車対策は新たな局面を迎えている。こうした状況は全国的なものであり、鉄道駅における今後の駐車管理計画資料ともなると考えてアンケート調査を実施したが、ここでは、ほとどの駅でも大半を占める通勤および通学目的の利用者に関して分析結果を報告する。

2. 調査およびデータの概要

自転車、バイク（50CC）にくくりつけ配布、郵送回収の方法をとった。配布は昭和62年10月1日、最終回収日は同11月10日である。

自転車は抽出配布とし、民間預り分を除く約7500台に対して、約3250票を配布（推定持ち帰り数は約2850）して740票の回収（26.0%）、バイクは全数配布とし、同約620票を配布（同約600）して160票の回収（26.5%）を得た。

これらの回収票のうち今回の分析対象の通勤・通学目的は、自転車は633票（通勤56.2%、通学29.3%、計85.5%）、バイクは125票（通勤60.6%、通学17.5%、計78.1%）である。さらに、自転車633票の内訳は有料駐車分354、無料174、放置105、バイク125票の内訳は有料7、無料102、放置16である。

3. 利用者等の特徴

回答者の性、年齢構成を表-1に示すが、これより利用者の特徴が判断できる。自転車とバイクを比較すると、自転車は男女半々であるが、バイクは男が女の倍以上とみられる。年齢構成では、バイクの場合、10代の比率がかなり低く、逆に40代の比率が高い。バイクは20-49歳の年齢層が主たる利用者といえよう。

今回の調査では週当たりの併用交通手段を尋ねたが、両者とも1週間に交通手段を変更する者は1割弱と少ない（表-1）。

トリップ長（直線距離）の累積分布は図-1のようで、バイクが長いトリップで多く利用されていることがわかる。表-1に示すように、バイクの方が平均直線距離で約600m、平均実距離で約770mも長く、バイクがさらに普及すればこの差はもっと大きくなる。

4. 自転車利用者のバイクへの転換意志

バイクの普及に伴って、自転車利用している者のうちどの程度が今後バイクに転換するのは、駐車需要の推計等に関連して大いに関心のあるところである。

バイクに「将来、乗り換えるつもり」の有無に対する回答結果は表-2のとおりで、転換意志の有る者は12.5%、無い者は67.7%、「わからない」とする者は19.8%であった。

表-1 回答者属性、利用特性

		自転車	バイク
性	男	52.6%	70.4%
	女	47.4	29.6
年令	10代	27.2%	8.8%
	20代	31.3	29.6
	30代	12.6	20.8
	40代	17.1	31.2
	50代	9.8	7.2
	60-	2.0	2.4
併用手段	自転車	92.1%	4.1%
	バイク	0.2	92.7
	バス	3.2	1.6
	徒歩	3.2	0.0
	その他	1.3	1.6
平均駐車時間		11.2hr	11.1hr
平均所要時間		10.5分	11.1分
平均直線距離km		1.46	2.06
平均実距離km		1.76	2.53

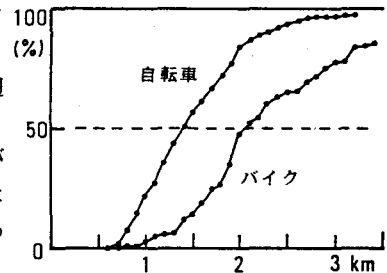


図-1 累積トリップ長分布

表-2 バイクへの転換意志の有無

		ある	ない	わからない
性	男	11.0%	72.6%	16.4%
	女	14.1	62.3	23.6
	全体	12.5	67.7	19.8
年令	10代	26.6%	42.0%	31.4%
	20代	9.1	69.7	21.2
	30代	5.1	78.5	16.4
	40代	6.5	80.4	13.1
	50-	5.5	91.7	2.8
平均所要時間		11.2分	10.3分	10.7分
平均直距離km		1.58	1.40	1.59
平均実距離km		1.90	1.70	1.91

転換意志を持つ者の比率は、女(14.1%)がやや高く、年齢層では10代(26.6%)がひとり高くして他は5-9%にすぎない。「分からない」も女と10代が高く、これらの結果からは、転換の実現性については出ている数値よりも割り引いたレベルで考える方がよいように思われる(とくに10代)。

この転換意志の有無はトリップ長(直線:500mくぎり)と明確な関連がみられ(図-2)、2km以上では転換意志のある者は17.6%、「わからない」者は29.4%を占める。バイク用の置場が整備されると、駅から遠い地域からの自転車利用者はかなりバイクに転換していくことが示されている。

5. トリップ発生と駅勢圏

町丁目単位での発生数は図-4のようである。

寝屋川市駅は大阪都心部への通勤の利便性、駅へのアクセスの容易性(地形、道路網)に比較的に優れ、その駅勢圏はかなり大きい。このことは、とくに駅選択の自由度の高いバイクで現れており(図のカッコ内数値参照)、寝屋川市外からの発生も14人(11.2%)に達していた。

一方、市の東部に比して西部からのバイクの発生が少ないが、これは駅までの道路交通事情が比較的に悪いこと、旧国道1号線経由で地下鉄大日駅等へ向かい易いこと(図-3参照)がその理由と考えられる。バイクの駐車需要は自転車の場合よりもかなり広域で分析する必要性が指摘される。

6. あとがき

かなりの記入量がある調査にもかかわらず予想以上に高率の回収が得られ、利用者の関心の高さが伺われた。本報告で取り上げたのは調査項目の半数程度であり、残りについては別の機会に発表したいと考えている。また、他の調査結果との比較分析も行う予定である。

最後に、調査にご協力頂いた方々に紙面を借りて感謝の意を表します。

<参考文献>

金丸・高岸、鉄道終端駅における自転車、バイク駅勢圏に関する調査研究、第42回年講、IV-146、1987-9

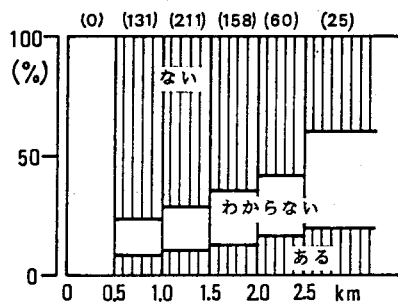


図-2 トリップ長別転換意志の有無

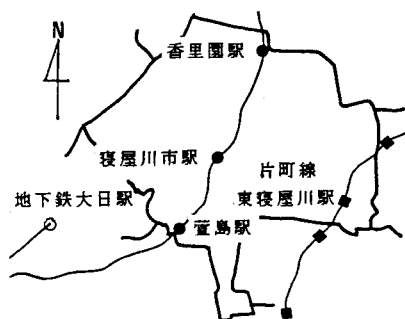


図-3 寝屋川市駅とその近辺の駅

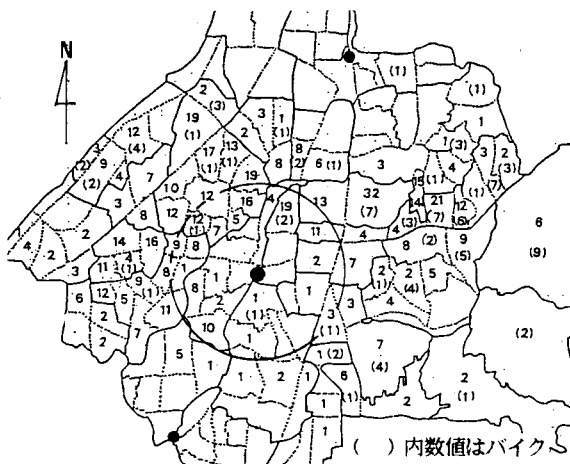


図-4 町丁目別トリップ発生数(円:半径1km)