

集合住宅地区における鉄道端末交通手段の利用実態

大阪府立工業高等専門学校 正 員 高岸 節夫
住友重機械工業 学生員 ○中尾 康大
建設企画コンサルタント 金井 正

1. まえがき

鉄道端末交通手段としてバイク、自動車（キス&ライド）の利用が増加している傾向がみられ、駅前広場、駅周辺の駐車（駐輪）場、等に関する新たな計画情報が求められている。これに関して我々は、これまで集中側である駅周辺に駐車（駐輪）の自転車、バイクを調査対象にしてきたが、今回、発生側の京阪寝屋川市駅を利用する者の多い集合住宅団地を対象に鉄道端末交通手段の利用実態、今後の交通手段転換意向等を調査したので、この内の前者の概略と後者の一部分について報告する。

2. 調査概要

調査対象地区（図-1）は寝屋川市駅（以下、市駅という）の東方約2.2kmの丘陵地に位置する通称三井（みい）団地のおよそ2/3（南側）の地区で、既調査¹⁾では市駅周辺駐車バイクの22%がこの団地からの発生であった。調査はアンケート調査票を戸別に配布し、3～5日後に玄関口に出して頂いたものを回収する方法を採った。調査票は一戸につき世帯票と個人票（自転車利用者用、バイク利用者用、バス利用者、各一部）で構成される。

主に1、2階の994戸に配布し、回答世帯数は576であった。

世帯調査票から、世帯の平均家族数は3.44人、この内15才以上は2.85人、市駅へ出る者は1.26人と集計されている。

3. 世帯における利用状況

各交通手段の保有状況は表-1のとおりで、バイクの保有世帯率は原付が36%であるのに対し、51CC以上は8%という段階にある。

四輪車の保有世帯率は59%で、この内市駅までのキス&ライドに利用する世帯の割合は48%であった。バス停に近ブロックほどK&R利用率の低い傾向がみられた。

一週間を単位にとった利用交通手段構成は表-2のようである。自転車（38.6%）とバス（35.9%）で3/4を占めること、併用利用者は約12%（半数は自転車+バス）であることがわかる。

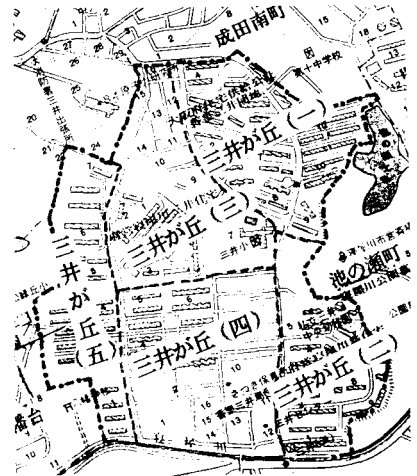


図-1 調査対象地区

表-1 世帯の交通手段保有状況

	平均保有台数		保有世帯 の比率
	*1	*2	
自転車（大人用）	1.65	2.02	0.817
バイク（原付）	0.45	1.26	0.359
バイク（51CC～）	0.09	1.08	0.083
自家用四輪自動車	0.65	1.09	0.592

注）*1:非保有世帯を含む。 *2:保有世帯のみ

表-2 市駅への利用交通手段構成（一週間、%）

単 独 利 用				併 用 利 用			全 体
自転車	バス	バイク	その他	自転車+バス	バス+その他	そ の 他	
38.6	35.9	11.8	2.2	5.8	1.7	4.0	100.0

4. 交通手段別利用状況

ここでは、個人票から各交通手段の利用実態を示す。個人票は世帯に1部づつしか配布していないが、世帯票集計から計算される市駅への主たる交通手段の利用者数が自転車は320人（個人票回答者は254人）、バイクは90人（同じく90人）、バスは265人（同じく236人）程度であるから、個人票の集計値はほぼ利用

Setsuo TAKAGISHI , Yasuhiro NAKAO , Tadashi KANAI

表-3 交通手段別の利用者（回答者）の属性構成（％）

	男	女	10代	20代	30代	40代	50代	60～	勤労者	主婦	通学者	その他	回答者数
自転車	47.3	52.7	26.5	19.2	13.9	21.9	12.3	6.2	45.7	21.2	30.7	2.4	254
バイク	52.7	47.3	11.0	29.7	13.2	30.7	11.0	4.4	53.3	25.6	20.0	1.1	90
バス	32.9	67.1	4.9	14.0	15.2	25.1	27.6	13.2	51.7	42.8	3.0	2.5	236

表-4 利用目的構成（％）

	通勤	通学	買物家事	その他	合計
自転車(男)	58.5	30.1	7.3	6.5	102.4
(女)	33.3	19.6	42.0	12.3	107.2
(全体)	44.9	25.2	24.4	9.1	103.6
バイク(男)	57.1	24.5	8.2	12.2	102.0
(女)	50.0	4.5	41.0	4.5	100.0
(全体)	53.3	15.6	23.3	8.9	101.1
バス(男)	83.8	1.3	8.8	7.5	101.4
(女)	38.0	3.0	48.8	18.1	107.9
(全体)	54.0	2.6	36.2	13.2	106.0

表-5 週あたりの利用日数構成（％）

	～2日	3,4日	5日～	合計
自転車	26.2	10.8	63.0	100.0
バイク	31.7	9.4	58.9	100.0
バス	41.5	9.6	48.9	100.0

表-6 週あたりの平均利用日数（日）

	勤労者	主婦	通学者	全体
自転車	4.76	2.43	5.27	4.67
バイク	4.61	2.74	4.88	4.23
バス	4.90	2.30	4.71	3.87

実態を表すものと判断される。

利用者の性、年齢、職業構成を表-3に示す。主な利用年齢層は自転車が10、20、40代、バイクが20、40代、バスが40、50代である。また、バス利用は主婦が4割を占め、通学者は非常に少ない。

主な利用目的（表-4）は男は3手段とも通勤で、女は家事買物と通勤である。週あたりの利用日数構成比率（表-5）は手段間に3,4日は差がなく、5日以上と2日未満は自転車63%：26%、バイク59%：32%、バス49%：42%であり、平均利用日数（表-6）も自転車4.7日に対し、バスは3.9日と少ない。

つぎに、表-3を利用して世帯票で捉えなかった性、年齢層、職業別の利用者数を推定し、自転車、バイク、バスの3者間の利用人数比率（分担率）をみると、次のように、10代および通学者の自転車依存が極めて高く（79%）、50代と主婦のバス依存も高い（60、56%）。バイクの比率は8%～22%の間にある。

男) 53:16:31 女) 43:11:46 勤労者) 44:15:41 主婦) 33:11:56 通学者) 79:14:7
10代) 79:9:12 20代) 49:21:30 30代) 46:12:41 40代) 42:17:41 50代) 32:8:60

5. バイクへの転換意志について

表-7に示すように、自転車利用者とバス利用者とはかなり差があり、「ない」者は自転車が53%に対してバスは81%にも達する。

「わからない」の主な理由も、自転車の「今後の利用環境による」が63%を占めるのに対し、バスは「考えたことがない」が69%を占め、今後、バスからの転換はごく僅かと判断される。自転車の場合、

「ある」と「わからない」は10代は33%と36%、20代は23%と41%あり、若者層に転換を予想される者が多い。また、「ある」の比率は加齢とともに減少するが、「ない」の比率は20代までと30代以上との間に大きな断層があり、30代以上ではいずれも67%を超えている。

6. あとがき

調査対象の三井団地は市駅へのバイク利用者が目立って多い地区であるが、今回の調査によれば自転車利用者からの転換が進み、今後さらに増加することが明らかである。我々は調査データをさらに分析して今後の交通手段の利用分担関係を定量的に推定し、市駅周辺における自転車、バイクの駐車場整備計画の資料として役立てたいと考えている。

1)高岸・他、「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」、関西支部年講、IV-14、1988-4

表-7 バイクへの転換意志（％）

	ある	ない	ワカライ
自転車	19.5	53.4	27.1
バス	5.9	80.8	13.3