

大阪府立工業高等専門学校 正 員 高岸 節夫
ダイダン 正 員 ○田中 一平

1. まえがき

K & R型交通の増加に伴って、鉄道駅周辺では、一時停車の場所が十分でないため集散交通に種々の障害がみられている。K & Rには送り型と迎え型があり、我々は送り型について、昨年度、京阪寝屋川市駅周辺における調査から交通障害の実態および交通特性（停車時間、送者・被送者の関係）を報告^{1) 2)}したが、今回は迎え型を対象とする調査結果について報告する。なお、K & Rは在宅のドライバーによる送迎交通と定義されているが、我々の調査は駅周辺における目視観察であり、出発施設・送迎後の到着施設を捉えられないため、ここでいうK & R型交通の実体は駅への送迎交通に等しいものである。

2. 調査の概要

調査対象駅は京阪寝屋川市駅および同香里園駅である。
予備調査により前者では3箇所に分け、後者では1箇所（東側広場）で、迎えの車両について、到着・出発時刻（停車時間）、迎者運転手と被迎者乗客の属性関係（基本的に家族とみなす）を観察した。調査時間は午後6時30分～10時の210分間（1993年7、8月）である。

3. 到着状況

15分毎の到着台数（全箇所計）の変化は図-1に示すとおりで、寝屋川市駅の変動が小さいのに対し、香里園駅は8:45～9:45の時間帯で多いという特徴がみられた。この理由は明らかでないが、後掲する迎えに来る運転者の性別構成の差と関連するものであるかもしれない。なお、210分間の総到着台数は寝屋川市駅82台、香里園駅80台と同程度である。また、年平均日降客数は寝屋川市駅の方が約6千人ほど多い。

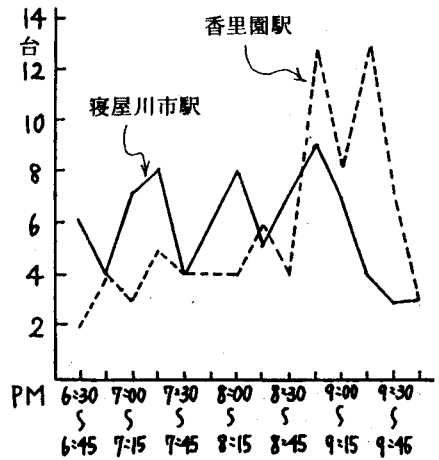


図-1 到着台数の変化

4. 迎者と被迎者の特徴

まず、迎者、被迎者の性別構成は表-1のようである。迎者の男女比率には、寝屋川市駅が約7:3、香里園駅が4:6と大きな差がみられる。また、被迎者の男女比率もほぼこの逆の比率で差が大きい。①駅による差が大きいこと、②寝屋川市駅の場合、送者では男がやや多い程度（63%；文献2）であったのに、迎者では男が72%を占めること、が特記される。

表-1 迎者と被迎者の性別構成

駅 名		上段：人			下段：%
		男性	女性	不明	合 計
寝屋川市	迎 者	5 8 (71.6)	2 3 (28.4)	1	8 2 (100.0)
	被 迎 者	2 3 (24.5)	7 1 (75.5)	2	9 6 (100.0)
香 里 園	迎 者	3 6 (40.5)	4 4 (59.5)	6	8 0 (100.0)
	被 迎 者	4 8 (57.8)	3 5 (42.2)	1	8 4 (100.0)

つぎに、迎者と被迎者の属性（基本的に家族とみなして記録）の組み合わせは

表-2のような構成であった。これも駅による違いが大きく、迎者：夫、被迎者：妻とみられるタイプは寝屋川市駅が22%であるのに対して香里園駅は10%であり、また、この逆タイプは寝屋川市駅が7%であるのに対して香里園駅は31%であることが注目される。

これらの違いの理由の一つに、文献2)でも少し触れたが、駅勢圏（K&R発生圏）の居住世帯特性の差異が考えられ、次の研究課題とする必要を感じている。

5. 停車時間

停車時間（待ち時間）の分布は図-2のようで、2分未満のものが寝屋川市駅では53%、香里園駅では66%と過半を占めた。

また、平均値と標準偏差は、寝屋川市駅は3.7分と4.2分、香里園駅は2.5分と3.0分で、85^{パーセント}値は寝屋川市駅6.2分、香里園駅2.8分である。なお、寝屋川市駅の数値は20分以上の6台を除いており、これらを含めると平均停車時間は4.7分となる。

停車時間の長さは当然、その場所の交通環境の影響を受ける。これに関して調査場所をみると、①両駅周辺共に気楽に停車できる場所がない、②香里園駅の駅前広場はほぼ路線バスとタクシーのためのスペースになっている、ことが指摘される。2分未満のものが過半を占めるなどの上記結果は、迎え型K&Rがかなり余裕の無い状態で行われている（送り型も同様）ことを示しているが、この理由は①②によるものであるといえる。また、“被迎者の方が待ち合わせの場所で車を待つ”こと、すなわち待たせることを前提とした迎えもかなりあると推察される（これは観察では捉えられない）。

6. まとめ

まず、15分毎にみた到着台数は寝屋川市駅では徐々に変化し、香里園駅では急増する時間帯があった。これより、ピーク時間帯集中率は駅によって異なることが推察される。つぎに、迎者と被迎者の属性が両駅で大きく異なっていた（寝屋川市駅は男性が女性を迎えるタイプの駅で、香里園駅は女性が男性を迎えるタイプの駅）。この理由の分析は需要推計に役立つと考えられ、今後の課題としたい。最後に、停車時間は2分未満が両駅とも過半を占めていた。これは交通環境が反映されたもので、心理的に余裕の無い交通状況がうかがえた。両駅ともK&R用スペースの整備は早急には困難とみられるが、少なくとも身体障害者や高齢者に対して何らかの配慮を講じる必要があると指摘される。

7. あとがき

前は送り型（寝屋川市駅のみ）について、今回は迎え型について報告した。両者を比較した形の報告は別の機会に行いたい。また、これまでの調査対象は停車スペースの不足する駅であったが、余裕のある駅でも調査すること、4章および6章で述べたこととも関連して、居住地側（発生側）でアンケート調査等を行うこと、を本研究に続く課題としたい。

<参考文献>

- 1) 高岸・森山・濱口；鉄道駅周辺におけるキス&ライド型交通の一実態，関西支部年講，IV-16，1993
- 2) 濱口・高岸・森山；送りのキス&ライド型交通の一特性，全国大会年講，IV-225，1993
- 3) 「特集／キス&ライド」：国際交通安全学会誌，Vol.13, No.3，1987

表-2 迎者と被迎者の属性関係の組み合わせ

迎者	被迎者	寝屋川市駅		香里園駅	
		台数	(%)	台数	(%)
夫	妻	18	(22.0)	8	(10.0)
妻	夫	6	(7.3)	25	(31.1)
父	娘	2	(2.4)	3	(3.8)
母	娘	2	(2.4)	4	(5.0)
父	息子	2	(2.4)	1	(1.3)
母	息子	1	(1.2)	6	(7.5)
若い男	若い女	18	(22.0)	8	(10.0)
若い女	若い男	5	(6.1)	4	(5.0)
その他		28	(34.1)	21	(26.3)

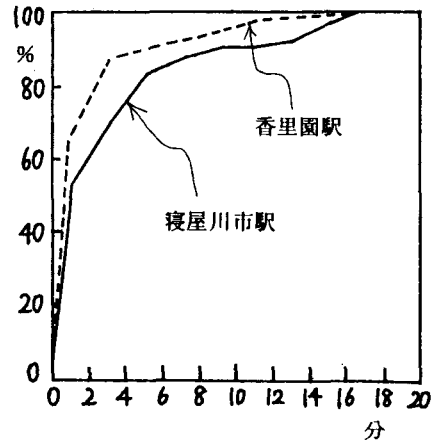


図-2 停車時間の累積分布