

福岡大学

吉田信夫

(運) 才四港建

○ 高瀬博行

1. まえがき

最近の急速な自動車交通の伸びおよび平均年率20%にもおよぶ航空旅客の伸びに伴ない、東京大阪の国際空港だけでなく、地方の空港においても、駐車場不足に悩む空港が増加してゐる。このような状況に基づき、代表的な東京、福岡、宮崎、岡山の4空港の現状を調査し、駐車場の予測を行なう資料にしようとするものである。

2 調査

東京-昭和42年7月7日(金)~7月9日(日) 調査時間 6:00~23:00

福岡-昭和44年3月14日(金)~3月16日(日) 調査時間 7:30~22:00

宮崎-昭和44年3月7日(金)~3月9日(日) 調査時間 8:30~18:30

岡山-昭和44年3月1日(土)~3月3日(月) 調査時間 8:00~18:00

調査日を金土日又は土日月としたのは、月曜又は金曜は平日を代表するものとし、土、日曜は平日とはパターンが変わるものとして、選んだ。調査方法は、駐車場に来る車(バス、タクシーを除く)を対象として、カード記入方式により、全数調査を行なった。

3 調査の概要

a) 駐車場に来る車の目的

駐車場に来る車は、当然予測されたように、見送、出迎え、見学が大きな比重を占めてゐる。

	旅客	見送	出迎	見学	商用	従業員	その他
東京	1.4	30.0	28.5	20.3	3.4	2.5	13.9
福岡	2.0	35.6	30.0	6.0	3.2	4.2	18.9
宮崎	2.0	22.5	14.2	17.4	5.4	7.8	33.5
岡山	0.2	4.5	6.4	49.4	18.5	5.2	14.9

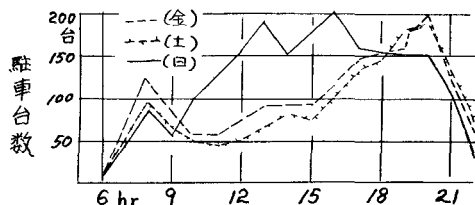
b) 曜日による目的別入場台数。

	送 迎				見 学				商用・従業員			
	東京	福岡	宮崎	岡山	東京	福岡	宮崎	岡山	東京	福岡	宮崎	岡山
金(月)	2291	461	124	23	403	26	25	38	326	68	39	61
土	2242	545	118	19	485	28	42	48	230	80	28	42
日	2182	576	92	26	1439	67	78	199	121	40	20	34

送迎者については、平日と日曜に差がない。見学は、日曜が平日に比べ2~3倍となっている。商用・従業員は見学者と反対のパターンとなっている。

c) 時刻別到着台数分布

最も代表的な東京を例にとり右図のように、金土については大きな変動が見られないうえ、日曜日は昼間にピークができる。これは見学者に原因がある。



d) 駐車時間、駐車需要量、平均回転率、平均占用率、駐車集中指数

駐車時間——岡山空港が予想以上に

駐車時間が長い。これは商用車に原因している。見送、出迎、見学について、駐車時間を見ると下表のとおりとなっている。駐車時間と航空機のエプロンの停留時間との間には、99%の関係があるように思われる。

	東京	福岡	宮崎	岡山
駐車 時間	80	80	37	59
駐車 需要量	4746	1040	178	109
平均 回転率	4.9	4.3	10.2	3.5
平均 占用率	35.5	42.0	59.4	24.8
駐車集中指数	94.7	76.6	144	68.5

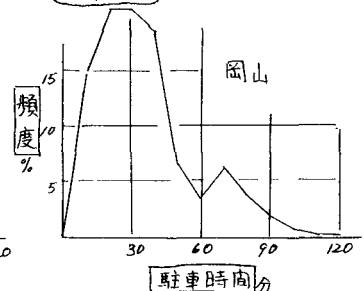
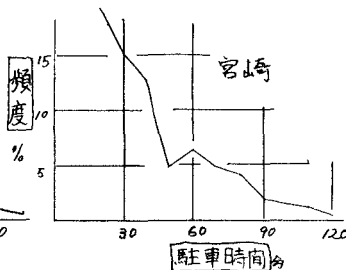
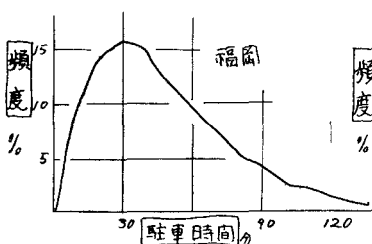
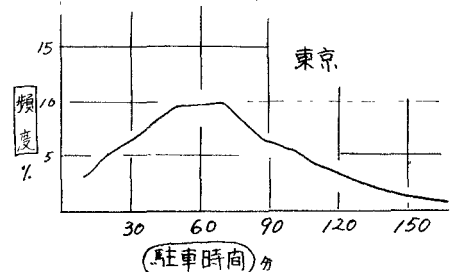
平均回転率——回転率は5.0〜4.0と考えられる。なお、宮崎空港において、平均回転率へ駐車集中指数が大きいのには、駐車場を現在舗装部の30台を許容台数として考えているが、実際には近くに未舗装のスペースがあり、ピーク時には、かなりの台数の車が駐車している。

	見送	出迎	見学
東京	80	72	66
福岡	47	48	44
宮崎	39	45	33
岡山	34	35	30

駐車集中指数——福岡空港では76.6%とかなり余裕があるように見えるが、別の日にプレートナンバ方式を使って補足調査を行なった所100%となり、ピーク時には混雑が著しいことが判明した。

e) 駐車時間分布

駐車時間を目的の明白な見送、出迎、見学の3者について、まとめると表のとおりとなっている。空港の規模が大きくなればなるほど、ピークがなだらかになるように思われる。しかし、調査例が少なく、断定できない。



4. あとがき

車両の出入の小さい岡山を除き、今回の調査では、駐車時間の傾向をみることに重点を置いたため、到着の特性を満足にとらえることができなかった。又、記入もれ、調査拒否による調査もれがあり、駐車台数が小さく、調査結果に十分な信頼が置けなかった。今後この様な調査を行なう場合には、ナンバプレート方式を併用し、チェックを行なうべきであると感じた。