

IV-3

篠栗線桂川駅のパークアンドライド利用の実態調査について

建設省北九州国道工事事務所 小田 一哉

島田 淳次

○戸谷 有一

1. はじめに

国鉄篠栗線(吉塚~桂川駅間25.1km)“桂川駅”(筑豊本線との合流駅)では、博多方面への通勤利用者の約40%がパークアンドライド方式(以下P&R)を通勤手段としている。桂川駅利用者へのアンケート調査及び現地調査等により、P&Rの実態を検討したので、以下に概要を記す。

2. 駐車場調査

桂川駅の約300mの範囲に11ヶ所の私設駐車場があり、全収容台数は312台である。駐車場規模は最大で106台であり、10~40台の小規模駐車場がほとんどである。

3. 桂川駅利用者へのアンケート調査方法

配布・回収方法 S.58.10.26(火)17:30~20:30に桂川駅を下車した人にアンケート用紙を配布し、27~29日の出勤時に回収した。なお、以下の調査結果は、通勤者の回答のみを対象とした。

$$\text{抽出率} = \frac{\text{博多方面への通勤者のアンケート回答数}}{\text{桂川駅から博多方面への全通勤者数}} = \frac{206}{492} = 42\%$$

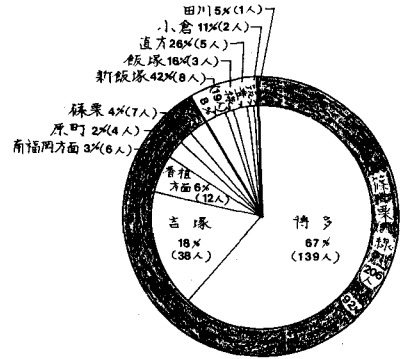


図-1 桂川駅利用の通勤者の行先

4. 桂川駅の通勤者の概要

図-1のように、アンケートに回答した通勤者の92%までが篠栗線利用であり、桂川駅が博多方面への通勤拠点駅としての役割を担っていることがわかる。博多方面への通勤者の桂川駅までのアクセス手段は図-2のように、男女ともパークアンドライド利用率が40%で、徒歩の37%をやや上回っている。また、居住地別では(図-3)、通勤者の約半数(52%)が桂川町内からであり、そのP&R利用率は24%と低い。しかし、駅圏5~10kmの市町では、P&Rが88%を占め、他のアクセス手段に卓越している。桂川駅までのアクセス時間(図-4)は最大35分であり、うち20分以上要するもののほとんどがP&Rを選択している。なお、P&R利用者の平均アクセス時間は約16分である。

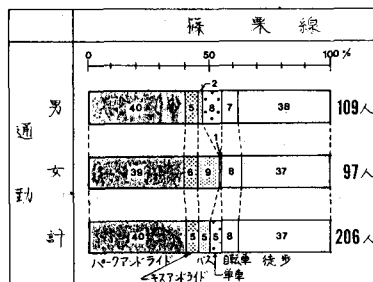


図-2 通勤者のアクセス手段

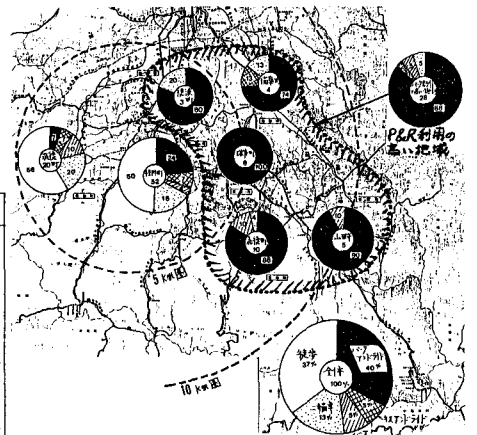


図-3 居住地別のアクセス手段

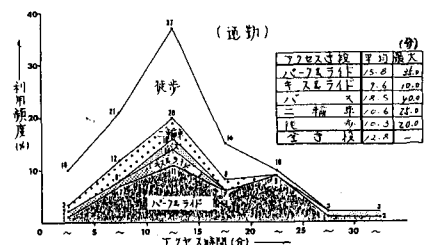


図-4 居住地から桂川駅までのアクセス時間分布

5. P&R利用者へのアンケート結果

図-5にP&R利用者の年齢構成を示す。女性のP&R利用者は全て10～30才代であり、うち86%が10・20才代である。また、男性も10・20才代が全通勤者(男性)の17%にすぎないが、P&R利用者中では34%を占めている。このように、男女とも10・20才代の若年層にP&Rの選好性が高い。図-6にP&R切替年次と切替前のアクセス手段を、図-7にP&R開始年次と駐車場収容台数の推移を示す。図-6のように、P&R利用者の54%が他のアクセス手段から転換しており、特に過去5年間でバスアンドライドからの転換者が多い。また、図-7のように、P&R利用者数は553～55の駐車場収容能力の増大に伴い増加が著しく、特に55以降はそれまでほとんど選択していなかった女性のP&R利用者が急増している。一方、図-8のようにP&R利用者の91%までが同乗者なしであり、輸送効率が悪く悪い交通手段といえる。桂川駅P&Rの選択理由としては、図-9のように、迅速性(30%)、帰宅時間の随意性(24%)、駐車場の確保の容易さ(21%)等が挙げられ、一方、P&Rの問題点としては、図-10のように、経費面(33%)と飲酒時の帰宅方法(33%)が指摘されている。特に飲酒時の帰宅には74%(図-11)の人がタクシーを利用しており、P&R方式特有の問題点といえる。また、図-12に現在P&Rを行っていない人に「将来P&Rに転換を希望するか」という問いに対する調査結果を示す。全体の27%が転換を希望し、特に車非保有者の40%が将来車を保有した場合P&Rへ転換を望んでいる。車保有者にその希望が少ないのは駅まで徒歩可能な距離に居住しているためである。

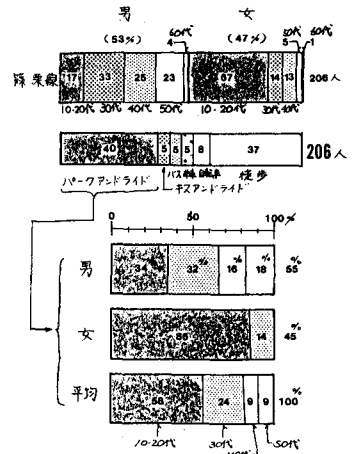


図-5 P&R利用者の年齢構成

図-9のように、迅速性(30%)、帰宅時間の随意性(24%)、駐車場の確保の容易さ(21%)等が挙げられ、一方、P&Rの問題点としては、図-10のように、経費面(33%)と飲酒時の帰宅方法(33%)が指摘されている。特に飲酒時の帰宅には74%(図-11)の人がタクシーを利用しており、P&R方式特有の問題点といえる。また、図-12に現在P&Rを行っていない人に「将来P&Rに転換を希望するか」という問いに対する調査結果を示す。全体の27%が転換を希望し、特に車非保有者の40%が将来車を保有した場合P&Rへ転換を望んでいる。車保有者にその希望が少ないのは駅まで徒歩可能な距離に居住しているためである。

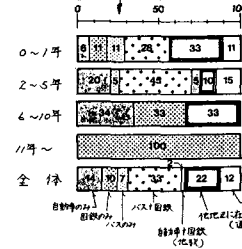
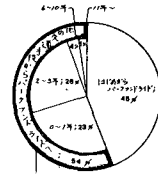


図-6 P&R切替前のアクセス手段

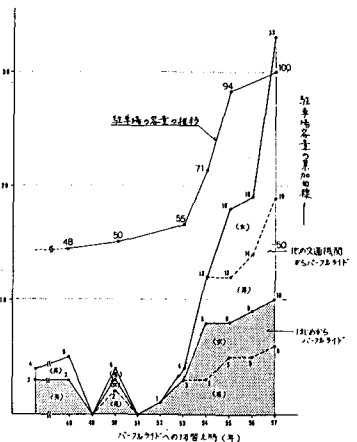


図-7 P&R開始年次(切替年次)と駐車場収容台数の推移

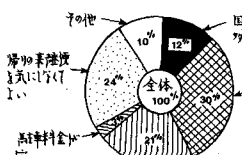
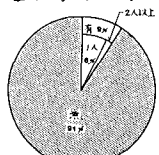


図-9 桂川駅P&R選択理由

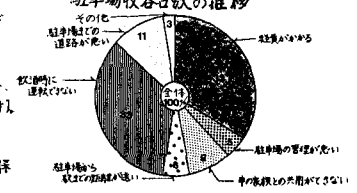


図-10 P&Rの問題点

6. おわりに

以上述べたように、嘉飯山地区から福岡市への通勤手段としては、鉄道のネットワーク機能が乏しいこと、バス路線のサービスが十分でないこと等のため、利用者が試行錯誤の末、交通の連続性を向上させるパークアンドライド方式を選択しつつある。他のアクセス手段からP&Rへの転換が多いこと、P&Rの選好性が10・20才代の若年層に極めて高いことから、今後も同地域におけるP&Rの需要は増加するものと予想される。筑豊地区が圏外との結びつき、特に福岡・北九州両市との結びつきを今後さらに強めるためには、既存の交通施設を十分に活用し、交通の連続性を高めることが重要であると考えられる。

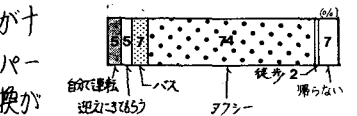


図-11 飲酒時の帰宅手段

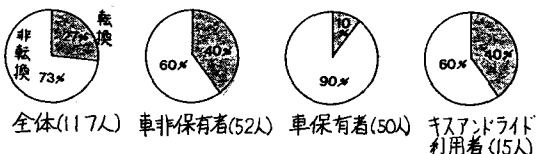


図-12 パークアンドライドへの転換の可能性