

都市交通の一部としてのキス&ライド

中村英夫*

The "Kiss & Ride" Practice as Part of City Traffic

Hideo NAKAMURA*

近年、最寄駅から住宅までなどの交通、いわゆる
 端末交通に、より多くの注意が払われようとしている。
 従前は多くは徒歩によるかバスを待つかであった
 のが、最近では自転車やバイク利用、パーク&ライド
 やキス&ライドのような自家用車利用へとその手
 段も多様となり、それにつれて新しい施設整備や規
 制の必要が生じたり、いろいろの解決すべき課題を
 生み出すようになって来ているからである。

わが国で端末交通がクローズアップされたのはこの
 十数年来の自転車利用増加であり、特に駅前での
 大量の放置自転車が大きな問題となった。駐輪場の
 整備など応急的な対策がその後、各自治体等によっ
 てとられ、現在に至っている。

自家用自動車による自宅と最寄駅までの移動が広
 く行われ出したのはアメリカの大都市圏においてで
 ある。郊外住宅が広い地域に広がり、また、通勤用
 の鉄道が運行されているニューヨーク、シカゴ、フ
 ィラデルフィアなどでは、道路混雑による通勤時間
 の増加を避けるために、より多くの通勤者が駅付近
 に車を駐車し鉄道で都心に向かうというパーク&ラ
 イドによる通勤を行うようになった。車の駐車が困
 難な地区や、その車を通勤目的以外にも必要とする
 家庭では主婦がその夫を駅まで送り迎えるキス&
 ライドが行われるようにもなり、これはアメリカ大
 都市の中産階級家庭の一つの典型的な日常生活風景
 ともなった。また、アメリカ大都市における治安上

の問題も、キス&ライドが広く行われる一因でもあ
 ろう。

1960年代後半よりはじまった多くの大都市での地
 下鉄等の都市交通整備に際してはパーク&ライド用
 の駅前駐車場の設置などが行われ、パーク&ライド、
 キス&ライドが積極的に推進された。パーク&ラ
 イドやキス&ライドは都心～郊外間の道路交通を減ら
 し、交通混雑を緩和したり、交通公害やエネルギー
 消費を減らす効果を持ち、同時に鉄道利用客を増や
 し公共交通事業の経営に好ましい方向に作用するから
 である。こうした状況は1973年と1979年の1、2
 次石油危機を経てさらに進展した。石油資源節約の
 必要性はこの種の政策の実施を促進したし、燃料コ
 ストの上昇は利用者にも自動車から部分的にせよ離
 れるインセンティブとなったのである。

アメリカ程早くからではないが都市圏鉄道もよく
 整備されているヨーロッパの大都市においてもパー
 ク&ライド、キス&ライドは極めて広く行われてい
 る。西ドイツのSバーンなどではその路線網図にも
 パーク&ライド用の駐車場を有する駅にはP+Rと
 いう記号がつけられており、その存在を示している。
 このような駅に設けられたパーク&ライド用の駐車
 場はその都市当局がその設備投資を負担しているの
 が一般であり、鉄道の定期券を持つ利用者には駐車
 場料金を大きく割引いたりしていることが多い。す
 なわち都市の交通政策、そして環境政策の一つとし
 てパーク&ライドを奨励している。しかし、小規模家
 族が多くまた比較的共稼ぎの多い西ヨーロッパの家
 庭ではキス&ライドはアメリカ程よく行われていな
 いようにも見える。

*東京大学工学部教授(本学会員)
 Professor, Faculty of Engineering,
 The University of Tokyo
 原稿受理 昭和62年10月19日

はじめに述べたように、わが国ではもっぱら自転車による駅までの移動と鉄道といういわゆるサイクル&ライドは極めて行き渡っており、これが問題となるが多かったが、自家用車+鉄道という通勤通学形態は東京など大都市圏ではこれまで余り話題とされることはなかった。大都市圏では駅近くでの駐車場の定常的な確保は容易でないし、地方都市では鉄道のサービスが充分でないというような事情もあって、特に積極的なパーク&ライドやキス&ライドのための政策的措置もとれえなかったからであろう。しかしいくつかの都市では地下鉄建設に合わせてパーク&ライド用の駐車場を整備したりしたし、また神戸市では10数年前に有料の道路トンネルが開通した機にそこを走る通勤バスのためのパーク&バスライドの施設を設けたりしている。

パーク&ライドがほとんど普及しないのに対してキス&ライドは最近かなり広く行われている。朝の郊外電車の特に始発駅や急行停車駅の周辺には次から次へと主人を送る主婦の運転する車が到着する。夜のターミナル駅では公衆電話に行列する人の多くは「何時何分に到着」という一言を伝えるだけである。そして終バスの出たあとのバス乗り場の付近は出迎いの車の列がつながる。電話の一層の普及や女性の運転免許取得の増加が住宅の遠隔立地と共にこのような風潮を強めているのであろう。

しかしこのようなキス&ライドについての調査はほとんどないといってよい。キス&ライドのトリップがどれ位の量であるのかは既存のパーソントリップ調査資料からではよく判らない。国際交通安全学会で昨年度に行われた調査研究ではこのキス&ライドがおよどの程度に頻繁に行われているかを知ること大きな目的の一つであった。

その調査内容の記述は次の内山、山川、福田三氏の報告にゆずることにするが、ともかく首都圏の都心から30kmの地区の幾つかの駅では夜間の8時

～10時の時間帯では、キス&ライドによっている鉄道利用者は全降車客の3～7%に達し、それ以降では10～15%にもなると推定されており、これは交通計画上においても無視し得ない量であるといわねばならない。

キス&ライドは今後ともなお増加する傾向にあるとみてよいだろう。電話は自動車電話、鉄道車内電話、ポケットベル等々を含めより高度化し普及する。女性ドライバーは一層増加しつつあるし、人口の高齢化は端末交通における自家用車の役割をより大きいものとする。

加えて、高騰した地価やそれに伴う土地所有諸税の増加、あるいは土地信託制度の普及等々はいずれをとっても、これまでしばしば見られた郊外の駅付近における遊休地等の駐車場を消滅させこそすれ、駅付近の駐車場をより増加するような方向はもたささない。そのためパーク&ライドはわが国の大都市圏ではまずもって広況に普及する可能性はなく、端末の自家用車利用はよりキス&ライドに比重をかけてゆくことになるであろう。

キス&ライドのような端末交通での自家用車利用は従来とかく邪魔物視されている。交通混雑を惹き起こし、排気ガスや騒音を増し、交通事故を増加させ、バスやタクシーの経営に悪影響を与える極めて反社会的な交通手段であるとされがちである。しかしこのような非難でその利用を抑制しようとしても、より快適で便利な交通への欲求を抑えることは出来ないのはわが国の自動車交通のこれまでの展開を見れば明らかであろう。

都市交通計画の立場においてもキス&ライドの実態をまず詳しく調査し、人々の求める快適で便利な端末交通を、しかもそのもたらすデメリットを可能な限り小さくしつつ実現するために、必要なハードウェア、ソフトウェアの両面にわたる交通対策を見いだすことが必要であるのは言うまでもない。