

(4) 交通関連調査・実証実験に関して

洋光台エリア会議(第10回)

2016年3月18日(金)

有吉 亮 (横浜国立大学 産学連携研究員)

- ① 洋光台北団地におけるマルチモード・シェアリング
(自動車&自転車の共同利用)社会実験について
(報告)

1. 社会実験の概要

	シェアリング車両の種類	
	自動車	自転車
車種と台数	計3台 ● 普通乗用車 日産リーフ：1台 日産ノート：1台 ○ 軽乗用車 日産デイズ：1台	計5台 ※すべて電動アシスト付き
貸出・返却場所	洋光台北団地内のステーション（右図）	
実験参加者	47名（北団地居住者）	
実験実施期間	2015年11月16日～2015年12月13日（延べ25日間営業）	
営業時間	7:30～20:30（2015年12月1日まで） 10:00～19:00（2015年12月2日以降）	
1回の最大利用時間	3時間	2時間
利用料金	無料（利用回数、利用時間によらない）	
利用可能回数	営業時間内であれば無制限	
利用方法	車両の貸し出し状況を係員に直接 or 電話で確認してから借用。予約は受け付けない。	
車両と鍵の管理	ステーション常駐係員2名（横浜国立大学の学生）による管理。	

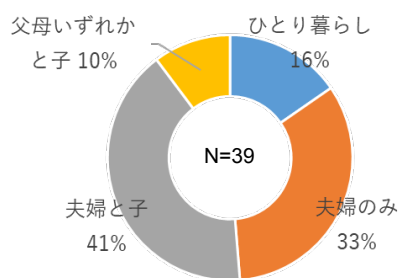


実験実施風景（シェアリングステーション）

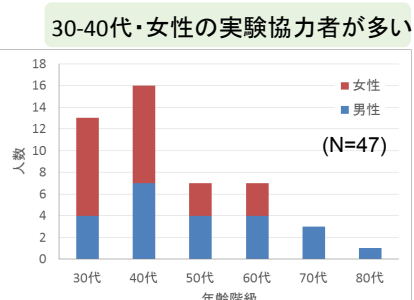
2016/03/18

2

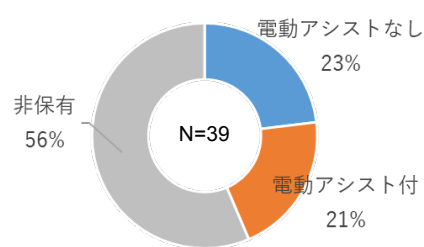
2. 実験参加者



参加者の家族形態

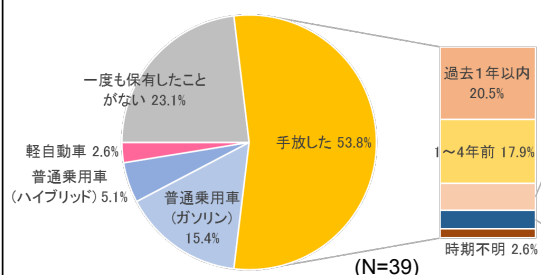


性別年齢階級別 参加者数

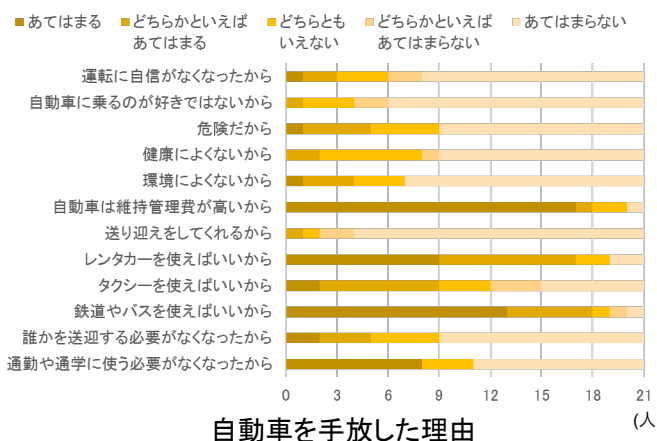


参加者の自転車保有状況（世帯）

実験参加者の約8割が自動車非保有



参加者の自動車保有状況（世帯）

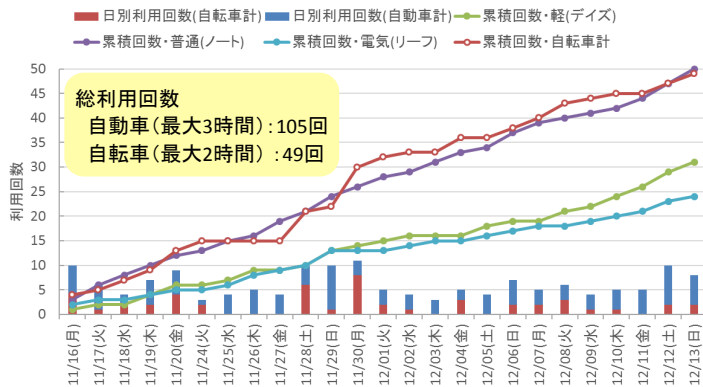


自動車を手放した理由

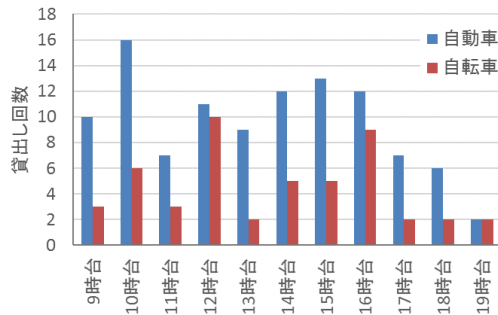
2016/03/18

3

3. シェアリング車両の利用実績

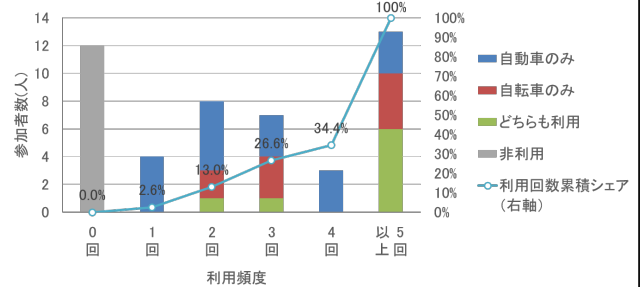


シェアリング車両の利用回数の推移

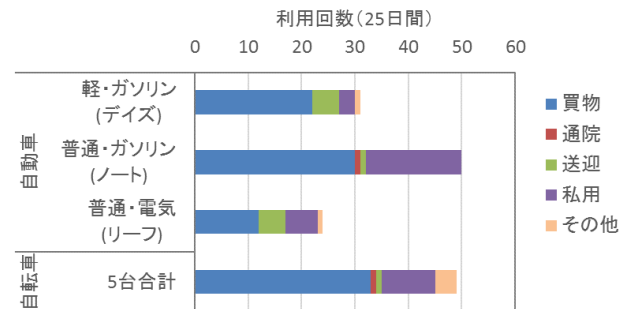


時間帯別 シェアリング車両貸出し回数

利用頻度が高い参加者 → 自転車と自動車の使い分け



利用頻度ランク別 利用車種別 参加者数

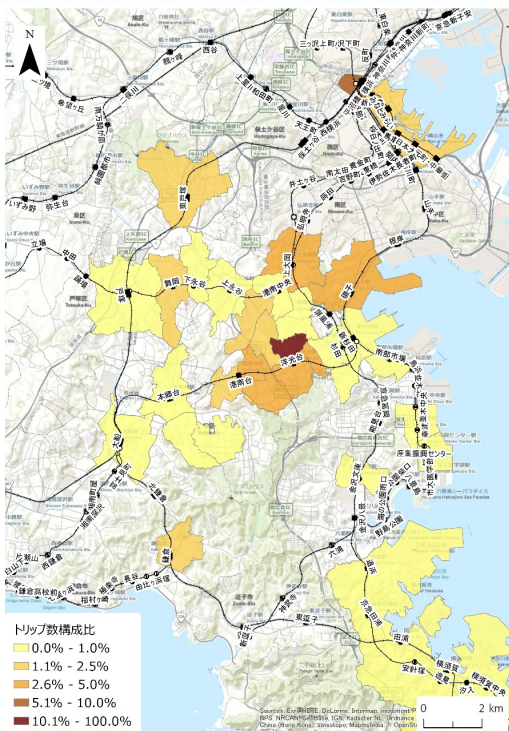


車種別 利用目的別 利用回数

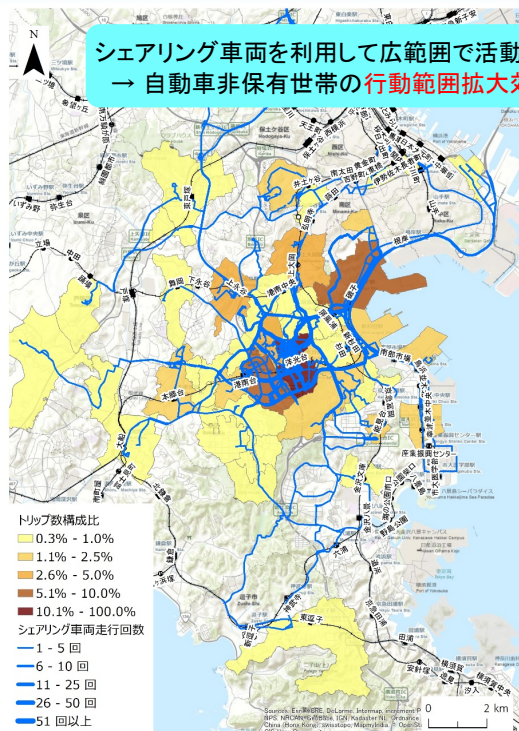
2016/03/18

4

4. マルチモード・シェアリング実証実験のインパクト(1/2)



実験参加者の日常的な活動目的地の分布
(社会実験実施前)



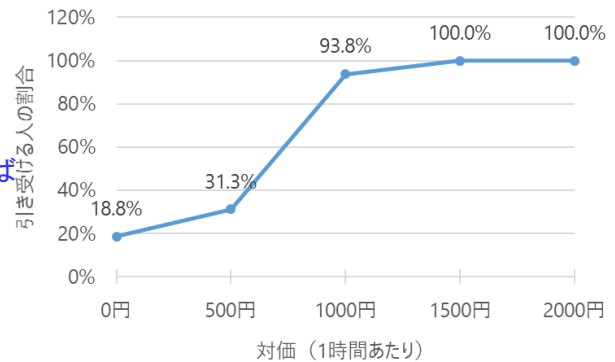
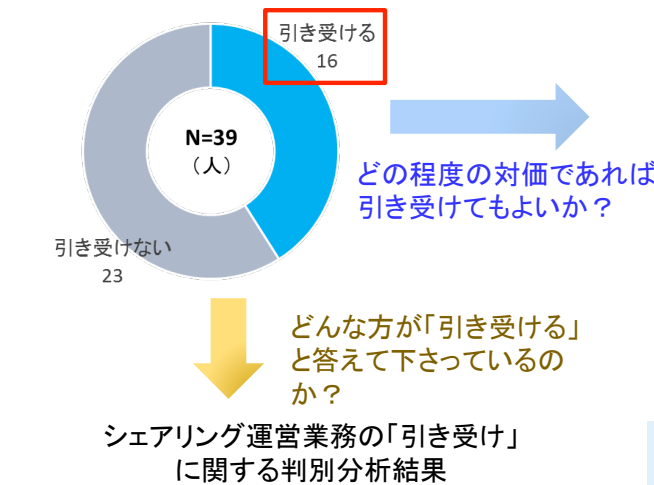
シェアリング実験車両の走行経路・走行回数
および活動目的地の分布

2016/03/18

5

4. マルチモード・シェアリング実証実験のインパクト(2/2)

自律的なシェアリング運営の仕事を引き受けてもよいか？



シェアリング運営業務の対価と受諾率

- 仮に本実験と同じサービスを地域自律的に運営することになったとして、**約4割**の実験参加者が、ステーション係員などの運営業務を条件次第で「引き受けてもよい」と回答。
- 上記のうち、**報酬ゼロ**でも**約2割**が「引き受ける」と回答。(1,000円/時では、ほぼ100%)
- 地域コミュニティ活動に参加しているほど、シェアリングの利用経験が多いほど、「引き受ける」と回答しやすい傾向。**

2016/03/18

【参考】 正判別率(元データ): 66.7%

6

5. 実験結果の解釈

- 自動車や自転車をシェア(共同利用)することの意義
 - なくても困らないが、あるとうれしい: 荷物、送迎、天候、起伏、複数の目的地
 - **ローコストで気軽に利用できる共用の車両(多少の我慢は必要)**という新しい選択肢
⇒ 外出意欲の刺激、行動範囲の拡大 ⇒ **QOL向上、健康増進、地域活性化**
- 地域コミュニティでモビリティをシェアすることの意義
 - 連帯意識向上、被災時初期対応能力向上など、**ソーシャルキャピタルの醸成**
 - システムの運営に能動的に関わる素地の形成 ⇔ コミュニティ活動への日常的な参加
⇒ **地域コミュニティによる自律的なローカル交通システムの運営へ**
- 考えなければならないこと
 - 洋光台地区の歴史背景: 都心のベッドタウン(終着駅)、駐車場のない団地(**自動車を前提としないライフスタイル**)、大型店舗の郊外進出、モータリゼーション、住まい方の変化
 - 買物先や通院先など目的地の位置と分布
 - 既存交通手段(バス、タクシー、レンタカー、商業施設の軽トラック、医療機関の送迎サービスなど)との役割分担や補完関係
 - 自動車に過度に依存しない、かしく使うための、「不便さ」と「コスト」のバランス

2016/03/18

7

6. おまけ



マルチモード・シェアリング実証実験の記事が平成27年12月26日の神奈川新聞の第1面に掲載。

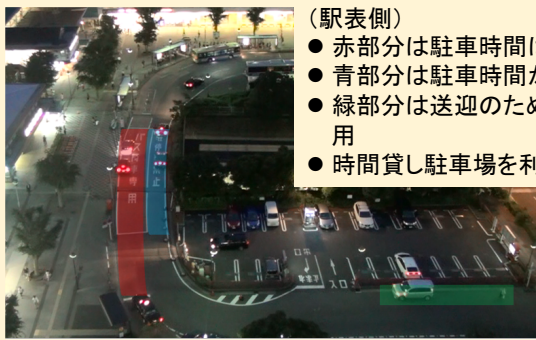
2016/03/18

8

② 洋光台駅前交通にかかる課題と展望 (洋光台駅前交通調査より)

1. 自家用車による送迎の実態(1/2)

(1) 送迎のための駐停車場所



(駅表側)

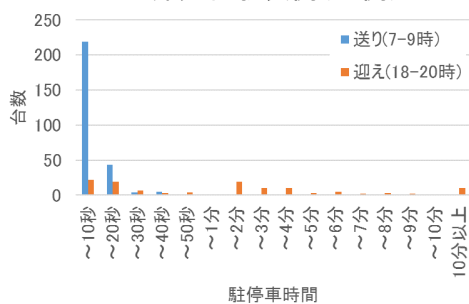
- 赤部分は駐車時間は短い但し駐車台数が多い
- 青部分は駐車時間が長くなる傾向
- 緑部分は送迎のための待機スペースとして使用
- 時間貸し駐車場を利用する送迎車両はなし



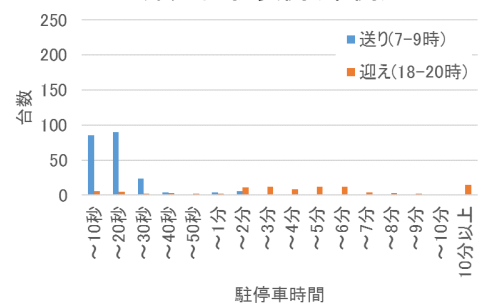
駅舎

- 片側1車線道路での駐停車により他車の通行を阻害
- 近隣スーパーでの買物目的での駐車車両も存在

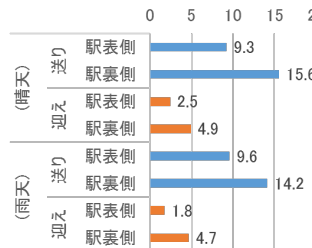
洋光台駅表側(西側)



洋光台駅裏側(東側)



平均駐停車時間(送り: 秒 迎え: 分)



平均駐停車時間の比較

晴天時【6/23(火)】

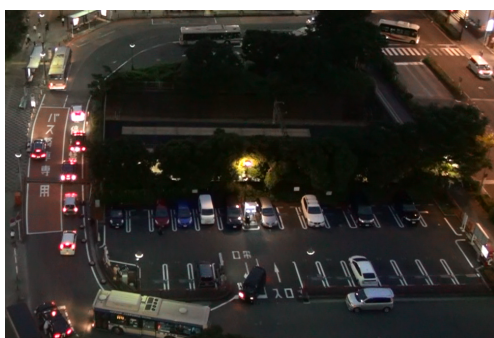
2016/03/18

晴天時【6/23(火)】

10

1. 自家用車による送迎の実態(2/2)

(2) 送迎車両と路線バスの錯綜



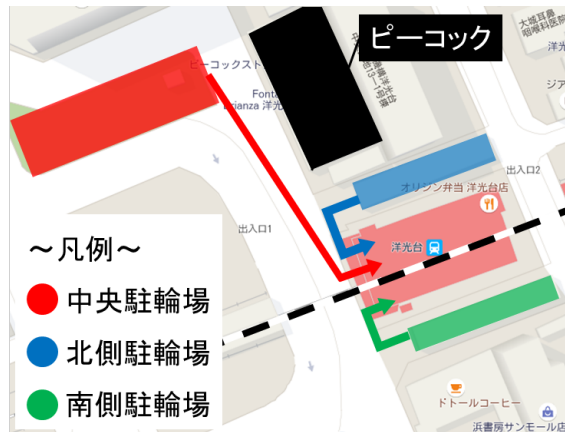
06/23(火) 朝【晴天】	通行阻害されたバスの台数	12台(133台通過)
	バス1台あたりの損失した時間	12.33秒
06/23(火) 夜【晴天】	通行阻害されたバスの台数	10台(98台通過)
	バス1台あたりの損失した時間	18.38秒
07/02(木) 朝【雨天】	通行阻害されたバスの台数	16台(133台通過)
	バス1台あたりの損失した時間	15.37秒
07/02(木) 夜【雨天】	通行阻害されたバスの台数	8台(98台通過)
	バス1台あたりの損失した時間	16.76秒

- 朝と夜とでは夜の方がバスの損失時間が大きくなる傾向(夜の方が迎えの車両が多いため、駐停車の時間が長くなりがち)
- バスが3~4台かたまて入ってくることがあり、降車専用スペースからはみ出した位置で乗客を降車

2016/03/18

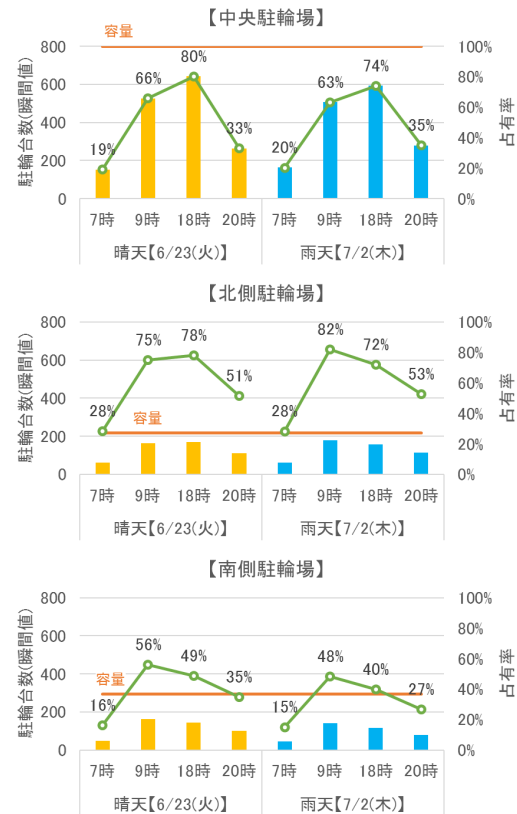
11

2. 自転車による駅および駅周辺へのアクセス



▲ 洋光台駅前地図

- 駐輪場利用者のほとんどが洋光駅を利用。
- 南側駐輪場は、時間帯や天候によらず、相対的に空きスペースに余裕がある。
- 天候による駐輪場利用人数の差は小さい。



2. 洋光台駅前交通に係る課題と展望

- 需要に追随した施設容量の拡張には限界あり
 - ・ 駐車場の立体化(地下化、高層化)、駅前広場空間拡張(鉄道上部利用など)
- まちの将来像の共有、その実現に向けたロードマップと目標の設定
- 将来像、ロードマップ、整備可能な施設規模の限界、財政的制約を勘案し、人々の考え方、生活スタイルがどのように変わってゆくべきか、議論必要
- それを支える交通システム、駅前交通空間
 - ・ きちんとした現況分析と診断結果に基づく意思決定
 - 交通手段ごと、移動目的ごとの動線とボリュームの重ね合わせ
 - まちづくりの目標や方針に沿った空間の再配分と、各交通手段への優先順位付け
 - ・ 自転車シェアリング、カーシェアリングなど、新たな交通システムの役割の明確化
- UR、自治体、交通事業者、大学、コミュニティ(地縁団体、機能団体)とのビジョン共有と実効ある連携(人材、情報、技術、資金)