

東京大学	正員	工博	八十島義之助
東京大学	正員	農博	鈴木忠義
東京大学	学生員		○中川三朗
東京大学	学生員		片倉正彦

1 まえがき

この報告は、川崎市の通勤交通(住居地、職場及び交通機関の関係)の実態を調査した結果について述べたものである。

2. 調査の内容

川崎市は東京に隣接した都市で、交通の体系も図-1に見られるように、区域内を縦に交通(縦方向)よりも、区域外との交通ないし通過交通(横方向)が主力である。

通勤交通の調査にあたっては、(1)川崎市を住居地とする人、(2)川崎市に職場をもつ人の各々について、職場又は住居の位置、利用交通機関、通勤時間、住居と職場の交通機関との間の徒歩時間等を調査した。

3. 調査の方法

(1)では、交通網、用途地域、人口密度を考慮して図-1のようになんか選定し、それぞれに半径1kmの円を描き、その中からサンプルをとった。

(2)では、事業所(製造業)の所在地、規模(大、中、小)の層別により、事業所を抽出し、その中から従業員を抽出する二段サンプリングにやった。

4. 調査の結果及び分析

以上の調査のうち、この報告では一例として交通施設の通勤交通への影響について述べる。

(1) 市内居住者の通勤

通勤方向の比率は表-1の通りである。

図-2-1 ①②③④の区域は臨海工業地帯又はそれより少し内陸部へ入ったところで、工業地帯の中心であり、通勤者の60%から70%は市内通勤である。特に③区域は東海道線との区域横方向の交通は思われるが縦方向の通勤が多い。

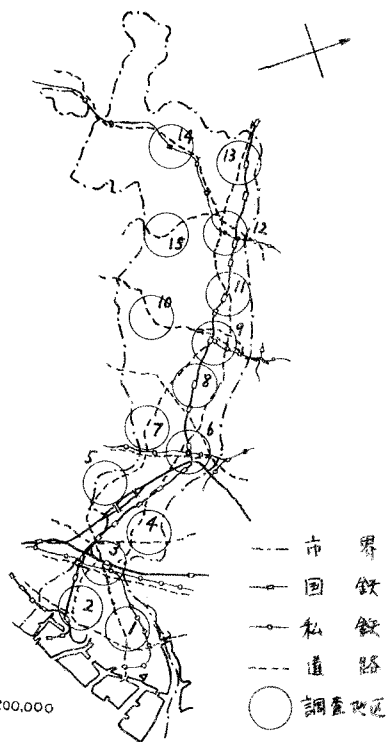


図-2-2. ⑥⑦⑫地区は縦と横方向の交通(鉄道)が交差する要所であるが、東京方向への通勤が市内通勤を上まわり50%から60%を占め、内陸部へ入るに当たってその比率が増大している。

図-2-3. ⑧⑪地区は⑥⑦⑫地区の中間で、市内通勤と横方向の通勤との比率がだいたい同じである。

図-2-4. ⑭⑮地区は横方向の交通(鉄道)と縦方向はバスに依存しているところであり、東京方向への通勤が多く、特に⑭地区では新しい団地のできたところで、70%以上に東京方向へ通勤している。

図-2-5. ⑩⑬地区は縦横ともに鉄道はなく、バスのみのところで、⑮地区は70%近くが市内通勤で横の影響が小さいが、⑩地区は横の影響を著しく受けていて、東京方向への通勤がかなり認められる。

(2) 市内勤務者の通勤

通勤方向の比率は表-2の通りである。

一般的にいて小企業は市内からの通勤者が多く、中企業は市外からの通勤者が多い。

①②は臨海工業地帯であるが、小、大企業が市内(地区)からの通勤が70%近くになっている。東海道線とその影響を受ける④は横浜方向からの通勤者が約40%を占め、市内通勤と同程度になっている。

以上から全体として、市内からの通勤者が約50%が市外、主には東京方向へ通勤し、市内への通勤者の約40%が市外から通勤している。横の影響は内陸部程強く、東京圏の性格が強まる。

現在の土地利用からみて、今後の交通体系を考へるとき、住居環境の改善、通勤路線の縮小、一般交通への便宜性の増大等のために、図-3に実線で示すように、縦方向の施設の充実をはかって内陸部を開拓することが重要である。

図-2-1 ③地区



図-2-2 ⑥地区

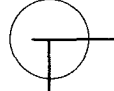


図-2-3 ⑧地区

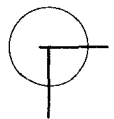


図-2-4 ⑭地区

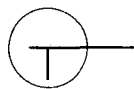


表-1 通勤方向(%)

地区	横浜	市内	東京
①	9	65	26
②	15	69	16
③	19	65	16
④	14	59	27
⑤	5	70	25
⑥	14	39	47
⑦	11	24	65
⑧	6	51	43
⑨	7	37	56
⑩	8	50	42
⑪	20	47	33
⑫	8	31	61
⑬	28	29	43
⑭	0	7	93
⑮	8	69	23

図-2-5 ⑮地区



表-2 通勤方向(%)

	小企業			中企業			大企業		
	横浜	市内	東京	横浜	市内	東京	横浜	市内	東京
I	14	72	14	43	39	18	3	87	10
II	8	69	23	33	34	33	25	65	10
III	41	48	11	38	47	15	37	43	20
IV	27	73	0	10	90	0	43	40	17
V	12	62	26	-	-	-	33	42	25
VI	7	53	40	15	49	36	7	73	20
VII	0	100	0	18	18	64	-	-	-

但し、小企業0~99、中企業100~999、大企業1000以上

図-3

