

九州大学工学部 正員 内田 一郎

九州大学工学部 学生員 坂本 修一

横河橋梁 K・K

佐々木 恒裕

1. まえがき この報文は住宅・商業地域における通勤・通学者の実態を把握するために抽出調査をした結果をしめすもので たえば住宅・商業地域などの通勤・通学者の発生割合・利用交通機関・発生自動車台数 所要時間 および分散などについてのべるものである。各々の調査対象になった住宅地域 商業地域はひとまとめにして それぞれ住宅地域 商業地域として取扱った。住宅地域は住宅団地を、商業地域は商店街を形成しているところである。また商業地域においては発生通勤・通学者と集中通勤者とのがあるが ここでは前者についてのべることにする。

2. 調査対象地域 この調査は福岡市においておこなったもので 図-Ⅱ にしめすように 住宅地域としては市の周辺部にある代表的な団地を 商業地域は市の中心部と周辺部との中間に発達した商店街を対象にした。なお調査は住宅地域が昭和41年10月に 商業地域が昭和41年11月におこなわれた。

3. 調査結果と考察 住宅地域については 2302戸 商業地域については 701戸を調査することが出来た。以下 (a)~(d)は 表-1, 2. を参照。

(a) **平均家族人数** 住宅地域では 3.52多 商業地域では 4.16多でいづれも福岡市全体の 3.36多(昭和41年9月)よりも大きい。

(b) **通勤・通学の割合** 住宅地域では全人口の 48%が通勤・通学者で 通勤者が 32.0% 通学者が 16.0% である。商業地域では 28.6%が通勤・通学者で 通勤者が 7.5% 通学者が 21.1% で

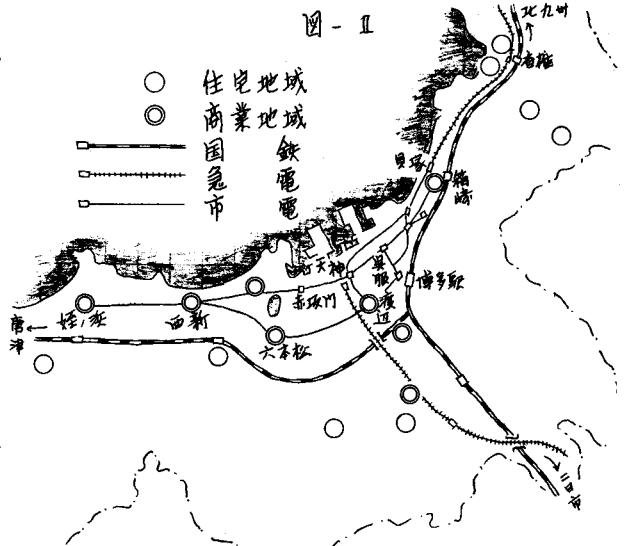


表-1

	調査戸数	調査人数	家族人数	通勤通学の割合		発生自動車台数*		徒歩時間	
				通勤者	通学者	自動車	その他	自宅-駅	駅-勤務地
住宅地域	2302 ¹⁾	8110 ¹⁾	3.52 ¹⁾	32.0%	16.0%	7.7	3.5	5.6 ²⁾	5.2 ²⁾
商業地域	701	2914	4.16	7.5%	21.1%	10.9	6.0	2.9	4.5
				48.0%		11.2			
				28.6%		16.9			

*必ずしも保有台数を表すものではない。
自動車とは軽自動車以上。単位は台/100人。

表-2

	市電	バス	国鉄	急電	乗用車	貨物車	その他	徒歩	交通機関を利用しない
住宅地域	5.9%	46.4%	3.4%	3.4%	15.3%	0.2%	5.9%	19.5%	37.7%
商業地域	25.9	20.3	2.5	4.1	6.0	1.2	5.4	34.6	11.1

¹⁾ 徒歩以外は延べ人数 ²⁾ 各地域人口に対する割合

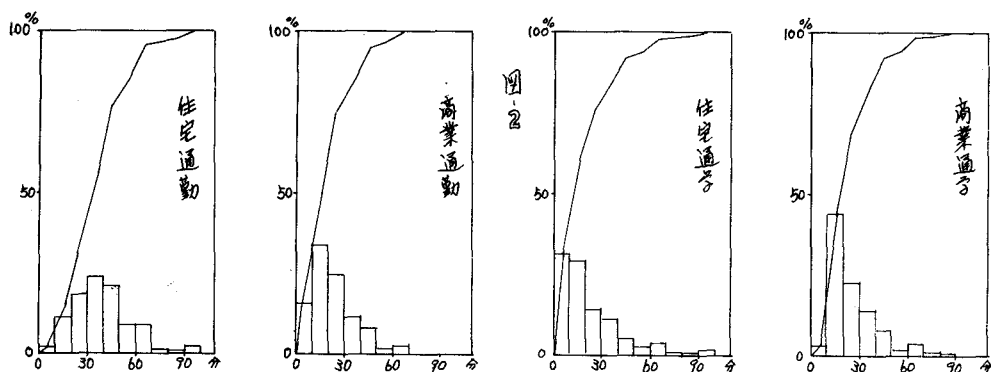


表-3

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	計
住宅地域	134	78	228	77	280	37	51	105	677	70	220	112	75	18	14	63	76	108	28	41	34	74	55	24	17		2846
商業地域	10	12	18	12	21	0	2	5	36	1	34	65	40	9	0	23	42	13	12	4	4	9	22	0	1	35	376

単位:人

A北北B市香椎C箱崎D44街E星野町F華勝G川端H中町I天神J長楽K赤坂L西公園M西新
N姪浜O島崎P土本坂Q華陵R渡辺S博多駅T聖路U工橋V高宮W=市X唐津Y藤原Z七隈

ある。商業地域の通勤者が少ないのは 自家営業小売店が多いためと考えられる。

(c) 発生自動車台数 住宅地域は 100人当り 11.2台 商業地域は 16.9台で 商業地域は 自動車、その他ともに多い。福岡市全体では 100人 当り 8.4台 (昭和 40 年) である。

(d) 徒歩時間 これは大衆交通機関を利用する通勤・通学者を対象にしたものである。住宅地域では 5分 商業地域では 3分位である交通機関に乗り込み 下車してからはどちらも 5分位で目的地についている。したがって大体 5分というのが通勤・通学者の徒歩時間でありラッシュ時の人の歩く速さを 80 m/min とすると 400 m が駅およびバス停勢圏であると考えることが出来る。

(e) 交通機関の利用割合 表-2にその結果をしめした。住宅地ではバス利用者が圧倒的に多く 46.4% 次が乗用車で 15.3%である。商業地域では市電・バスが多く各々 25.9%, 20.3% である。またなんらかの交通機関を利用する通勤・通学者は住宅地域においては 全通勤・通学者の 78.5% 全住宅地域人口の 37.7%である。商業地域においては前者が 65.4% 後者が 11.1%である。

(f) 所要時間 住宅・商業地域別 通勤・通学別にして時間による分布と累加を 図-2にしめす。住宅地域の通勤者だけは 90% の人が 60分で それ以外は 40分位で目的地についている。また住宅地域の通勤者は 30~40分にピークをもつが 他は 0~20分にピークを有している。

(g) 分散 表-3は住宅・商業地域より各業務地域へ分散している状況をしめしたものである。これからわかるように 市の中心部への集中が著しい。

4. むすび 特別な場所を選んだ調査なので都市全体に関してそのままあてはめることはできないが 調査のあまりおこなわれていない現在においてはこの結果は鉄軌道計画などにも利用出来るだろう⁽¹⁾。

(1) 内田一郎 他 "都市高速度鉄道の計画について" 本学会にて講演

参考文献 "住宅団地における通勤・通学の実態" 内田・坂本・佐々木 41年1月 西部学会概要集