

IV-40 集合住宅地域における自動車の利用形態について

日本大学理工学部 正員・高田 邦道
" " 山田 清臣
" " 森下 庄三

1. まえがき

近年、居住地の周辺都市への急激なスプロールの拡張により末端公共輸送機関の整備が追従できず、自動車交通に拠るところが年々大きくなってきている。今後、さらに大都市周辺への人口分散は更に助長され、居住地が幹線鉄道の最寄駅よりさらに遠くなることが推測され、自動車の必要性がますます強くなってきている。したがって、今後大都市周辺地域における自動車の利用形態は交通計画を行なううえで大きなポイントとなる。それゆえ、本研究では、1例として千葉県北西部地域をとりあげ、自動車利用形態および集合住宅地域の自動車交通の発生形態について家庭訪問調査、および保有台数の概数調べのための夜間駐車調査を行ない、その結果を報告するものである。

2. 調査の概要

習志野台団地と高根台団地は、図-1に示すとおり船橋市の北東部に位置し、両団地は隣接している。東京都の都心部から25kmの所に位置し、都心部までの通勤所要時間は総武線利用で約90分、東西線利用で70分程度である。習志野台および高根台の両住宅団地の家庭訪問調査の概要を表-1に示す。両団地の自動車の利用率および乗用車の保有率はほぼ近似しているので、以下の値は両団地の合計値で論ずることとする。

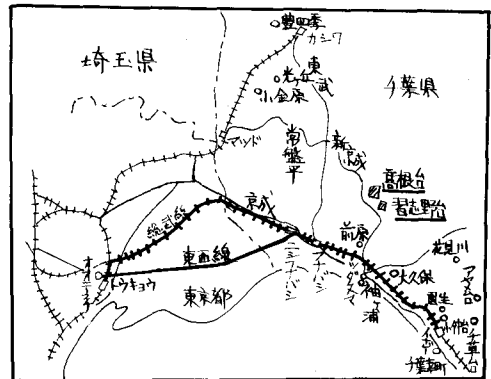


図-1 千葉県北西部主要住宅団地分布図

3. 住宅団地における自動車の保有状況

千葉県下の住宅団地における夜間駐車調査(午前1時~4時)の結果を表-2に示す。習志野台、高根台の夜間調査による保有率は0.232台/世帯、0.256台/世帯で、家庭訪問調査による保有率は0.245台/世帯、0.255台/世帯とほぼ等しく、夜間駐車調査は団地内の自動車台数の概数を調べる方法としてはかなり信頼性があるとみてよい。

4. 住宅団地における通勤自動車交通

自動車と公共交通機関利用割合を目的地別に表-3に示す。

公共交通機関と自動車利用の割合はそれぞれ77.9%と17.6%であり、あとの4.5%は、公共交通機関と自動車を不定期に混用している。

江東5区への自動車通勤割合は25.8%で、都心3区への利用割合10.2%に比べて大きな割合を占めている。この原因は距離が近いことおよび都心部に比べて駐車できるスペースが比較的多いことに

表-1 調査の概要

	高根台	習志野台	合計
調査地域世帯数	4597	2560	7157
調査対象世帯数	2205	1411	3616
有効回答	1003	600	1603
無効回答	1202	811	2013
車の利用率	256	147	403
車の利用率	26.5%	24.5%	25.1%
乗車保有率	0.175	0.193	0.184

(注)無効回答は不在世帯および空室。

調査日:昭和44年11月27日

表-2 住宅団地の乗用車保有率

団地名	保有率(%)	団地名	保有率(%)
習志野台	0.17	小仲台	0.12
高根台	0.17	小金原	0.11
前原	0.13	花見川	0.11
袖ヶ浦	0.12	アヤメ台	0.11
千草台	0.13	千葉県	0.21
園生	0.12	全国値	0.23

よるものとみられる。

一方、千葉県内の近距離通勤には自動車によるものが33%で、ここにあげた地区では利用割合が最も多い。

東京都市群パーソントリップ調査(昭和43年)によると千葉から東京への自動車通勤は、約1割という結果になっているが、本調査によると団地の通勤目的利用は平均よりかなり高く、積極的な自動車利用意欲があるものと考えられる。

勤務地まで自動車で通勤する場合、通勤のみに自動車を利用する場合と勤務地においてこの自動車を業務目的に使用するものとの2種がある。両団地の自動車の所属は会社の車

が22%、自分の車が78.5%、その他が1.5%であった。都心部では夜間駐車場所が少ないので従業員の家へ会社の自動車を持ち帰らせているものと考えられる。

東大井上、山川氏("自動車による通勤交通について"第23回土木学会年次学術講演会)によれば54%が勤務先で業務用に利用している(団地の場合)と報告されているので、前記の22%を差し引いて32%ぐらゐは個人所有の車も業務に兼用しているのではないかと推定される。すなわち、通勤後業務用に転用している割合がかなり高いようである。

自家用乗用車の利用形態を表-4に示す。勤務に自動車を利用している者の内訳は勤務先まで利用する者66.7%、パークアンドライドに11.1%、キスアンドライドに2.6%の利用者がある。毎日何らかの形で通勤手段に自動車を利用しているのは64.2%で自動車利用がかなり定着化している。

5. 通勤目的以外の自動車の利用状況

通勤目的以外の自動車の利用状況を表-5に示す。表中、平日は調査の前日(11月26日)、休日は調査の前の日曜日(11月23日)、連休は調査月の連休(11月23日)を示し、その日の自動車の利用目的をインタビューしたものである。平日において通勤目的以外では買物目的に74%利用されている程度で、その他にはほとんど利用されていない。休日の使用は、買物目的が19.1%、次いで訪問、ドライブ旅行、娯楽の順となっている。連休の使用は、ドライブ旅行が21.6%占めている。買物、訪問目的が休日に比べ極端に減少しているが、このことは調査日と連休の間が20日近く空いており、ドライブ旅行のような強い印象がないため、連休当日の記憶が薄れていたのではないと思われる。

6. あとがき

今後なお、新興住宅地域の個人住宅地域および自家用自動車の保有状況を調査研究することによって大都市郊外部から発生する自動車利用通勤交通の問題、および大都市郊外部における自家用自動車の利用が住宅立地と交通計画に及ぼす影響等について検討していきたい。

調査は、千葉県庁の岩崎君、大場土木の中倉君、サンユー建設の河井君に負うところが大きかったことを付記して謝意を表する。

表-3 目的別、利用形態別利用率

地域	項目	自動車を毎日利用	自動車(電車混用)	電車利用	構成率
東京都	都心3区	102% (17)	54%	84.5%	46.7%
	江東5区	258 (43)	3.0	71.0	22.8
	その他	130	4.3	82.6	16.8
	計	148	4.6	80.6	86.5
千葉県内		33.0	3.7	63.3	12.4
その他地域		60.0	5.3	34.7	1.1
合計		17.6	4.5	77.9	100.0

注()は、パーク・アンド・ライド利用である。都心3区:代田、中央、池袋。千葉県:台東、墨田、江村、葛飾。

表-4 マイカー保有者の自動車利用形態

勤務先まで		パーク・アンド・ライド		キス・アンド・ライド		通勤に 使用せず	不明
毎日	時々	毎日	時々	毎日	時々		
53.1%	13.6%	9.1%	2.0%	2.0%	0.6%	17.0%	2.6%

表-5 通勤目的以外の自動車利用状況

目的別	平日	休日	連休
通勤	66.0%	2.5%	1.5%
買物	7.4	19.1	0.7
ドライブ旅行	2.2	6.9	21.6
訪問	0.7	9.4	0.2
娯楽	0.7	7.2	4.5
その他	4.0	2.5	1.5
使用せず	22.1	52.4	70.0