

1. はじめに

本稿は、連名者の別の報告と対をなしており、地下鉄延長を契機として増大しつつある住宅地から発生する通勤交通を考察している。

2. 通勤交通の特性

藤ヶ丘駅利用者の職場は、その多くは中區を中心とした地下鉄沿線に集中しているが、量的にはわずかながら、市外・県外の職場もみられる。とくに、都心部に集中する傾向は駅から遠い地域からの通勤者ほど強い。こうした職場分布に反し、利用者の降車駅も都心三駅(栄・伏見・名古屋)で62%を占めているが、とくに名古屋駅については、猪高町から名古屋周辺(中村区)への通勤者は7%しかいないのに降車は21%もあることから、この駅を経由する通過交通の多いことがわかる。

地下鉄降車後の利用交通機関の分担率は、「徒歩のみ」で職場に達する者が535人(72.4%)と大部分であり、ついで「バス」16.4%、「鉄道」5.4%、「市電」2.8%となっている。とくに職場の集中している都心の栄・伏見ではそれぞれ「徒歩のみ」が84.9%、94.5%と高い。

こうしたことから、地下鉄の延長は藤ヶ丘居住者に対して都心に直行型の通勤交通を可能にしたことがわかる。

3. 駅周辺における交通パターン

各居住地から藤ヶ丘駅までの機関分担は、徒歩70%、自転車7%、自動車17%という構成である。駅からの距離が遠くなるにつれて、「徒歩」率は低下し、「自動車」率は上昇している。

とくに自動車通勤をみると、その所要時間の分布形は「徒歩」「自転車」にくらべて偏平であり、分散的に発生することがしられる。そこで、この分散性を駅から距離別にみると、遠距離ほど分散傾向の著しいことがわかる(図-1)。

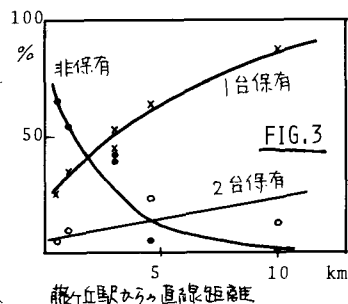
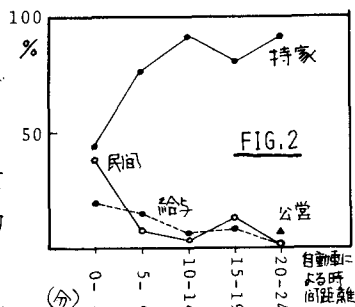
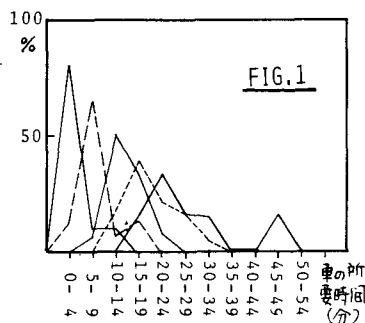
ここで、居住形態別に調べてみると、「民間」「組合」から発生する交通の構成比は距離につれて減少し、他方、「持家」からの構成比は増加している(図-2)。

結局、「自動車」利用者の多くは「持家」から発生し、しかもその程度は駅から遠くなるほど著しいといえる。

そこで、自動車の保有状況を見ると、広域的には、駅から遠い地域ほど保有率は高くなっている(図-3)。また、局地的に駅近傍についても同様の傾向がある(図-4)。

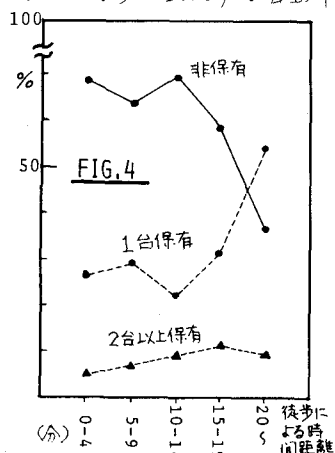
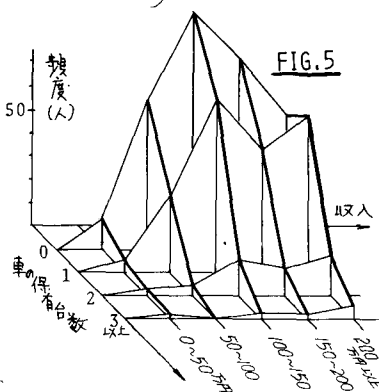
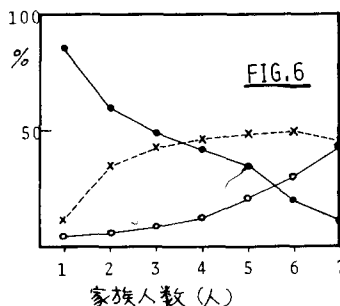
4. 車の保有世帯の特徴

どのような世帯が自動車を保有するのを見ると、収入の高い世帯ほど保有の割合が高くなっている(図-5)。また、家族人数が多い



ほど保有割合が高く、とりわけ家族6人以上の世帯では車の2台保有がめだっている(図-6)。

藤ヶ丘駅の周辺にはまだバスなどの公共交通機関が整備されていないことから、このような自動車依存型の交通パターンが形成されているのであろう。



5. 交通事情に対する住民の意識

住民の意識は、全体的にみると、頻度の大きい順に示すと、「普通」31.0%、「悪い」29.4%、「きわめて悪い」20.7%、「よい」14.8%、「たいへんよい」4.1%となっている。しかし、これを駅への接近性の観点から地域ごとに集計してみると、駅までの距離が長い猪高町では「普通」がめだつが、他方、遠い地域では「悪い」の相対頻度が高くなっている(図-7)。

また、車の保有・非保有別にみると、車保有者の方が「きわめて悪い」と答えた割合が高く、なっており(図-8)、車を保有せざるを得ないほど交通事情の悪いことがうかがえる。

バスへの要求も、こうしたことを反映して、交通事情を悪いと感じている若ほど強いことがわかる(図-9)。

6. 考察

地下鉄の延長にもともなう郊外住宅地の形成は、藤ヶ丘地域からみれば地域開発という側面をもちながらも、都市構造の全体的変化との関連でみればそれは都市域の拡大にはかならず、スプロールに転化しやすい側面も持っている。実際、今回の調査からわかるように、この地域への入居者の過半数が都市内郊からいわば再生産されてきており、しかも、職場が都市部に集中していることから一集約型通勤交通の発生と職住分離が促進されつつある。とくに、「持家」土地の増加ともこれにもともなう自動車交通の発生はスプロール化の現われと考えられる。

地下鉄駅の周辺に適切なバスなどの輸送網を配線することによってスプロールを抑制する必要があると思われる。

7. あとがき

本調査を計画し実施する全過程において、名古屋大学・土木工学科・交通研究室の皆様の全面的な協力を得たことを記し、感謝の意になさる次第です。

