



図2 代表交通手段別分担率 (全目的)

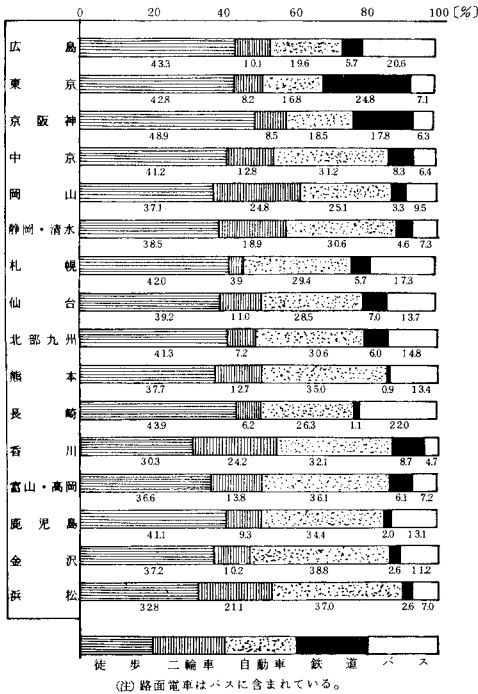
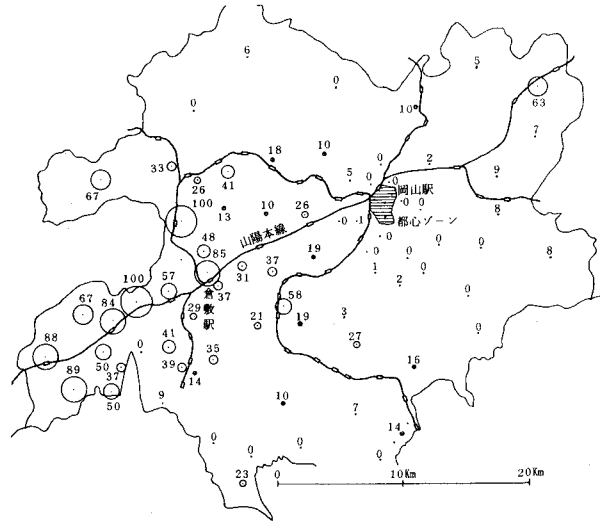


図3 岡山・倉敷圏の交通機関別分担率

都心ゾーンに目的地を持つトリップの鉄道分担率例



浜松等のケルレアトに分けらゆるといふ。この違いの要因を考察するために表1を見ると、例えば自動車分担率の高い都市は、①乗用車保有率が高い、②DID人口密度が低い、③人口規模が小さい都市であり、また、時系列的に自動車分担率は増えつつあるとわかる。

#### 4. 自動車保有率の都市間比較

自動車の保有率は自動車交通発生率と高い相関があることから、保有率を説明する重回帰式を49年度自動車OD調査結果を基に(39都市圏)算定したところ、人口当り乗用車保有率の高い都市は、①当該都市を中心とする20km圏の人口集積度の高い都市、②人口密度の低い都市、③DIDの分布形状が、より円形的である都市(即ち、鉄道軸に沿って線状DIDが伸びている都市は保有率が低い)であるとわかった。①の点は、中心市の勢力圏の強さ、あるいは自動車の最適利用距離は20km程度と考えらゆること等が関係しているものと考ゆれ、②の点は、他にもいくつかの同様の報告例<sup>\*</sup>があるが、人口密度が低い程大量輸送機関の利便性が低くなることを得ないことによるものと考ゆれ。③の点は、大量輸送機関のサービスエリアは線状にならざるを得ないことから、円形的都市程大量輸送機関の利便性は高く、自動車保有の必要性が高まるということである。

#### 5. 市街地分布の線形性と自動車利用率

次いで、線形的都市程人口当り自動車トリップ発生率が低いとわかったため、それを更に検証することとした。図3に示すように、岡山都市圏の各ゾーンから都心へ向かうトリップの鉄道分担率は、山陽本線沿いの帯状の地区において極めて高いとわかる。即ち、山陽本線といふかなり利便性の高い鉄道の沿線では、自動車の利用率が低く、従ってこのような帯状の地区に市街地分布が限定されている都市——線形都市での自動車利用率は低いことが理解できることになる。

#### 6. まとめ

以上から、あくまでも仮説の段階であるが、自動車利用を他のモードに無理なく転換させていく都市構造形成の方向として、①人口密度の高い市街地形成を促すこと(スローロウ的密度開発を防ぐ)、②鉄道軸に沿った帯状の市街地形成を促すことが有効ではないかと考ゆれ。

参考文献 ① 東大都市工学科新谷研「都市の自動車交通に関する実証的分析」 ② Boris S. Pushkarev 他「Public Transportation and Land Use Policy」