

横浜市政計画局 正会員 木下久昭

横浜市道路局

寺沢成介

1. はじめに

近年の地下の騰勢に伴い、都市圏における人口のはりつきは、外へ外へとスアロール化の傾向を示してきた。特に鉄道駅の周辺では地価の上昇が著しいために勢い住宅を求めるには、駅から離れた場所となり、駅までの交通（鉄道端末交通）が看過できない問題としてクローズアップされつつある。

このような背景にあって本市では、昭和55年10月に開設された横浜新線東戸塚駅を対象に、駅周辺地域住民の通勤・通学交通の実態、駅開設前後の駅選択傾向の変化等を明らかにすることを目的として、東戸塚駅勢図実態調査を実施した。

本稿では、上記調査結果とともに、新駅開設に伴う交通状況の変化に関する若干の考察を試みるものである。

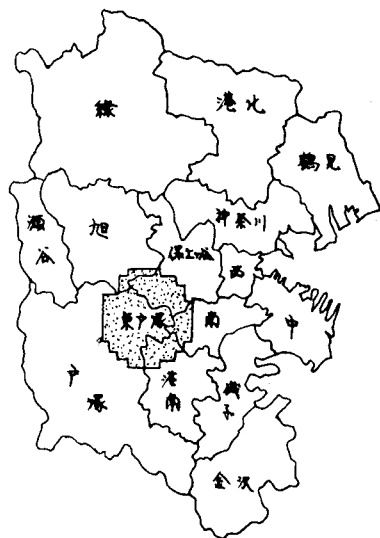
2. 駅勢図実態調査の概要

(1) 調査対象地域の概要

昭和55年10月1日の東海道線、横浜新線の開業と同時に開業した横浜新線東戸塚駅は、保土ヶ谷駅と戸塚駅のほぼ中間にあたる戸塚三品濃町に位置する。

本調査における対象地域は、図1に見るとおり東戸塚駅を中心とする3km圏であり、横浜市の西部郊外部に位置し、戸塚、保土ヶ谷、旭、南、港南各3区にまたがっている。なお、集計所前にはあっては当該地域を104個の500mメッシュに分割した。

図1 対象地域の位置



(2) 調査の全体構成

本調査は、次の3種の調査により構成した。

- ① 居住者郵送調査-----調査対象 8,257世帯、有効回収 2,365世帯（回収率28.6%）
- ② 居住者訪問調査-----調査対象 240世帯、有効回収 205世帯（回収率85.4%）
- ③ 新駅利用者の観測調査----観測日 56年2月13日、全日乗車客数 9,686人、降車客数 8,506人。

なお①、②両調査のおもな調査内容は、新駅開設前後の通勤・通学経路の変化、代表交通手段や端末交通手段の変化、新駅開設による効果・影響の評価等である。

3. 駅開設前後の交通状況の変化

東戸塚駅開設前後の主な交通状況の変化を示したものが図2である。

① 東戸塚駅開設前後で通勤・通学時の交通手段と経路に何らかの変化があったか否かをみると、「変化なし」とするものが85%、「何らかの変化があった」とするものが15%となっている。

次に、東戸塚駅の開設によって通勤・通学時の交通手段と経路に変化を主にする者の変化状況を見てみよう。

② 先づ、交通手段に変化が生じたか否かをみると、「変化なし」が多く77%を占めるが、残りの23%は「変化あり」と回答している。

③ 変化しないとする者の代表手段の移行状況を見ると、バスや車から「鉄道」利用に変わっている者が35%と占めている。これらのほとんどは東戸塚駅への転換者と考えることができる。すなわち、従来はバスや車で自宅から通勤・通学していたが、東戸塚開設により鉄道を利用するようになったものである。

④ 次に代表手段に変化なしとするものの、手段内容を見ると、その多く(92%)は開設前後とも鉄道を利用していることがわかる。

⑤ これらの代表手段に変化のないものについて、東戸塚開設前後で利用駅が変化しにか否かを見ると、78%が変化ありと回答されており、さらにその大部分に相当する96%が他駅から東戸塚に変化したものが開設前に利用していた駅を見ると、戸塚、保土ヶ谷が多く、両駅で82%を占めている。

4. 利便性の変化

東戸塚駅の開業は鉄道駅の谷間であって地域の人々に、非常に便利な交通手段を提供し、その影響圏はまだユルミ程度程度と小さいが、ここでは所要時間とその確実性、混雑の有無等をアンケートで得た評価と実際の行動変化から確認することとする。

① 費用、所要時間等の項目に関して開設前後の変化を「大変良くなった(+2)」から「非常に悪くなった(-2)」までの5段階で評価させたが、その結果は表1に示すとおり東戸塚駅へ転換しにものの評価が一番高くなっており、他のグループとは約1ランク(0.8~1.3)のひらきがある。

表1 駅開設前後の評価の平均値(+2, +1, 0, -1, -2の5段階評価)

変化グループ	評価項目	D1 費用	D2 時間	D3 混雑	D4 乗りつぎ	D5 全体	サンプル数 (D1-D5の平均)
行 動 変 化 な し	評価 変化なし	0.005	0.093	0.776	0.146	0.552	25000
行 動 変 化 あ り	評価 変化あり	0.148	0.380	0.400	-0.050	0.223	21000
行 動 変 化 あ り	東戸塚駅以外へ 東戸塚駅へ	0.915	1.492	1.263	0.812	1.567	6600
「良くなった」マッシュ駅 マイナスイ評価のメッシュ駅		16 4	20 9	2 5	18 5	1 11	—

② 東戸塚駅利用者は、所要時間で20分弱、出発時間帯で1時間の余裕がでている。戸塚駅、保土ヶ谷利用者は所要時間、出発時間帯ともにプラスの影響がある。しかし保土ヶ谷利用者は約8分の所要時間増とあわせて、出発時間帯をよりあげたものもある。車利用者は平均3分増だが時間帯の変化はなく、影響は小さい。

5. おわりに

鉄道駅、道路、駅前広場、バス路線網などの各種交通施設は、都市活動を支える重要な要素となっていることは論を待たないところである。さらに駅勢圏の概念は、諸計画策定の基本的な計画・評価単位であると認識される。このような立場にかり、本市ではより広域的な交通施設計画への展開を目指して、昭和57年度には比較的最近開設された東戸塚、十日市場、西駅の周辺駅を含む15駅を対象に駅勢圏調査を実施している。これらの経験を踏まえ、計画に対応した調査内容、調査手法の正確化、効率化を指向しているものである。なお、本調査に関しては、原田昇氏(東京大学)、川上洋司氏(横浜国立大学)、嶋野光彦氏(日本産率協会)をはじめ関係諸氏のご協力をいかにいたす。

