

Ⅳ-201 鉄道開通が沿線地域の交通動向に及ぼす影響

名古屋大学 正 員 河上省吾
豊橋技科大 正 員 広島康裕
名古屋大学 学生員 三島康生
JR東海 正 員 春日井敦詞

1. はじめに

大都市とその周辺のベッドタウン的都市との間の通勤流動には、短時間に集中する、都心向けの近距離輸送という特性があるため、これを処理すべき大量輸送機関としては、自動車よりも安全性・正確性や迅速さの面で優れている都市高速鉄道の方がふさわしいといえよう。また、鉄道を建設すると、それまで交通手段を自動車に依存していた人々が鉄道に転換するようになるため大都市への自動車流入量が減少し、ひいては都市内の自動車交通問題（渋滞や排ガス、騒音等）の解決につながるという利点もある。

そこで本研究では、愛知県名古屋市と豊田市とを結び名古屋市営地下鉄と名鉄とが相互乗入れを行っている地下鉄3号線及び名鉄豊田線の沿線地域を対象に、鉄道開通後間もない時点と鉄道が開通してから約10年経過した時点とで行ったアンケート調査の結果を比較・分析することによって、鉄道開通がその沿線地域にどういった影響を及ぼしたかを検討した。

2. 調査及び使用データの概要

本研究で用いたデータは、平成元年11月に、名古屋市天白区、愛知郡日進町、同東郷町、豊田市（地下鉄3号線及び名鉄豊田線の沿線）を対象地域（図-1参照）として行った交通実態に関するアンケート調査の結果である。この地域では昭和54年7月に名鉄豊田線が開通しており、前述のように開通後間もない昭和55年9月にもこの地域を対象に同じ様な交通実態調査を行っている。よって、今回の調査における調査世帯数やゾーン選定は昭和55年度の調査（以下、前回の調査と略す）に準じている。また、調査の方法は前回の調査と同じように、調査員が調査対象世帯を直接訪問して調査票を配布し、後日回収するという方式を用いており、回収状況は調査予定世帯数1,945世帯に対して何らかの回答のあった世帯が1,754世帯で、90.2%という良好な回収率であった。

なお、調査票には世帯票・個人票Ⅰ・個人票Ⅱの3種類があり、各世帯に世帯票、個人票Ⅱ（買物・レジャー等の交通用）を各1部ずつと、個人票Ⅰ（通勤通学交通用）を名古屋または豊田方面の通勤通学者数分だけ配布した。

3. 調査対象地域の交通実態

今回の調査時と前回の調査時における通勤通学の際の交通手段の利用状況を比較すると、9年前に比べて鉄道の利用率が11%程低下し、逆に自動車の利用率が11%も増加し、調査対象の約半数が自動車を利用していることが分かった（表-1参照）。こういった利用状況になった原因として考えられるのは、世帯の自動車保有率が7%程上昇したこと、さらにそれにつれて個人の自由になる車の保有率も上がっていることが挙げられよう。

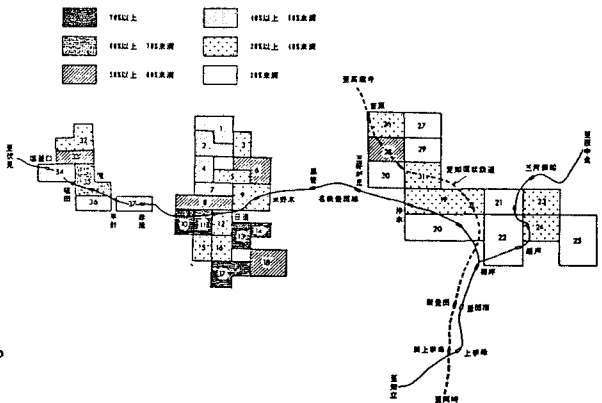


図-1 調査対象地域とゾーン別鉄道利用率

表-1 交通手段利用状況（通勤・通学）

	平成元年度調査		昭和55年度調査	
	人	%	人	%
歩	20	(1.1)	7	(0.4)
自	54	(3.1)	10	(1.2)
バ	30	(1.7)	21	(1.4)
車(自分で運転)	866	(49.6)	590	(38.0)
車(乗客)	13	(0.7)	20	(1.3)
バス	25	(1.4)	66	(4.2)
その他				
歩	239	(13.7)	287	(20.0)
自	132	(7.6)	98	(5.6)
バ	39	(2.2)	28	(1.6)
車(自分で運転)	107	(5.1)	119	(7.7)
車(乗客)	85	(4.9)	59	(3.8)
バス	131	(7.5)	227	(14.6)
その他	5	(0.3)	13	(0.8)
不明	121		130	
計	1867 (100)		1684 (100)	

また、アンケートの対象者を、前回の調査では「名古屋方面への通勤通学者」に限定していたのに対し、今回の調査では「名古屋または豊田方面への通勤通学者」というように対象の枠を広げたこともこういった結果になった要因と考えられる。そこで、今回の調査対象者の通勤通学先のうちの50%以上を占める名古屋市と、約30%を占める豊田市との2都市を取り上げ、それぞれの方面への代表交通手段利用率を各地区ごとに集計した。その結果、名古屋市内へ通勤通学する際には鉄道を利用する人の割合が車よりも高くなっていて、特に東郷町では名古屋市へ通勤通学する人の7割以上もの人が鉄道を利用している点が目につく。一方、豊田市内へ通勤通学する際には、どの地域においても車を利用する人の割合が、豊田市への通勤通学者の6割から7割ほどを占め、鉄道の利用率を上回っている。

また、9年前の調査結果と今回の調査結果とで、名古屋方面への通勤通学者の交通手段分担率を比較してみると、どの地域においても9年前よりも車の利用率は減少していて、逆に鉄道の利用率が上昇している。特に保見地区における鉄道利用率の増加度が顕著である。以上のような結果は、名古屋方面へ向かう人にとって鉄道開通が大きな意味を持ったものであったことを示している。

次に、地域による通勤通学の際の交通手段利用性向をみるために、ゾーンごとに鉄道利用率を調べてみた（図-1参照）。すると地下鉄3号線や名鉄豊田線に近いゾーンほど鉄道利用率が高いという傾向は一概にはいえず、それよりもむしろ地域ごとの特徴の方が顕著である。つまり天白区や東郷町では鉄道の利用率が他の地区に比べて高く、豊田市や保見地区では逆に鉄道への依存度が低くなっている。

4. 鉄道開通以後に転入してきた人々の交通動向

鉄道が開通してから10年近くも経てくると、その地域には鉄道利用を前提に転入してくる人々が多く、そのような人々の交通手段選択性向をしっかりと把握しておくことは、鉄道新線建設にとって重要な意味を持っている。今回のアンケート対象世帯も、その約4割が鉄道開通以後にこの地域に転入してきており、交通手段分担率を鉄道開通前から住む人と鉄道開通以後転入してきた人とで比べると、鉄道開通以後に転入してきた人の方がマストラの利用率が約9%高いことが集計結果から明らかになっている。

5. 車利用者が鉄道利用へ転換する可能性の考察

前述のように鉄道の利用に比して車の利用率が高くなっていて、これを減らすためには、車利用者が交通手段を鉄道に転換する意志を持っているかどうかが重要である。そこでアンケートでは、車利用者に対して車利用をやめる意志があるかどうかを聞いており、それを地区別にまとめてみると、どの地区でも車利用を「絶対やめない」と答えている人が半数ほどを占め、特に車利用率の高い豊田市や保見地区では「絶対やめない」と答えている人が他地区に比べて多い。これは、豊田市や保見地区において公共輸送機関を利用しようとする車利用よりもかなり不便になるということの表れで、この地区における端末手段（バス等）の整備が急がれる。また、昭和55年度調査との比較においては、どの地区でも車利用を「絶対やめない」と答えている人が目立って増加してきており、車利用の定着度の高まりを示している。

	全くない やめる	やめるかも しれない	絶対 やめない
昭和55年度調査	27.2	41.5	31.3
平成元年度調査	23.0	30.1	46.9

図-2 車をやめる意思（全地区）

6. まとめ

鉄道開通当時に比べて車の利用率が大きく増加しているが、名古屋方面に関しては車の利用率が約8%減少しており鉄道建設の効果が表れている。このように目的地によって交通手段利用率が大きく変わるようで、これは目的地での端末手段の充実度が影響を及ぼしているからとも考えられる。

また鉄道が開通してから転入してきた人々は、鉄道開通以前から居住している人々に比べて鉄道利用率が高く、鉄道開通地域へ鉄道利用を前提に転入してくる人々が多いことがデータから明らかになった。

一方、車利用者が車をやめる可能性をみると、車利用を「絶対やめない」と答えている人が9年前に比べて約16%増加してきており（図-2参照）、車利用が日常生活にすっかり定着して鉄道への転換の可能性が小さくなっていることがわかった。