

N-47

多摩ニュータウン住民のセンター利用と自動車利用に関する基礎的分析

東京大学大学院 学生会員 高見 淳史
 東京大学工学部 正会員 室町 泰徳
 同 上 正会員 原田 昇
 同 上 フェロー会員 太田 勝敏

1. はじめに

イギリスのPPG13⁽¹⁾では、住宅の近くで魅力的な活動を提供することによって、自動車による移動の距離を減らすことができると考えられている。例えば住宅の近くに商業施設が立地し、①人々がそれを利用すれば、②トリップ長が短くなって、③徒歩や自転車への手段転換が起こり、自動車利用が減ることが期待される。さらに、トリップ長が短いことはしばしば、④近くの店舗へのトリップ頻度を増やし、⑤遠くの店舗へのトリップ頻度を減らすと考えられる（図1）。が、近くの店舗で人々の買物ニーズがある程度満たされなければ、④⑤の影響が十分に現れない可能性がある。また、Tarry（1992）⁽²⁾が指摘しているように、④のような訪問頻度の増加は場合によっては自動車による移動を増大させる方向に作用する。

以上より、近隣での活動の提供が自動車利用削減に効果を発揮するかどうかは必ずしも明確でなく、また活動提供のあり方は検討されるべきである。本稿ではその第一歩として、多摩センター（以下多摩C）、地区センター（地区C）、近隣センター（近隣C）の3つの階層からなるセンターを持つ多摩ニュータウン（以下多摩NT）で実施したアンケート調査の結果を基に、上記①～⑤の要因について考察する。

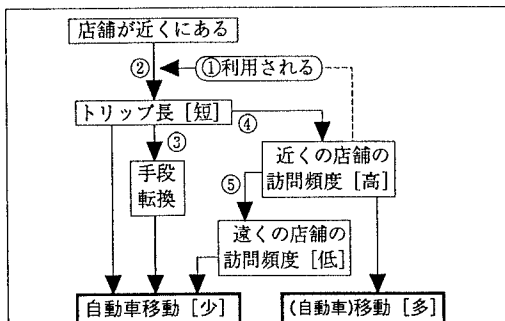


図1：近い店舗の利用と自動車による移動の関係

2. アンケートの概要

アンケート調査は'96年11～12月に、多摩NT全域から抽出した600世帯（全世帯数の約1%に相当）を対象として、訪問留置・訪問回収方式で行った。回収数は562通、回収率は93.7%であった。質問項目は、よく訪問するセンター（階層別）とその頻度、利用交通手段、品目別購買頻度一などである。

3. 最寄りのセンターの利用の程度

まず①に関連して、世帯は自宅から最も近いセンターを最も多く利用しているのか否かを調べた。同一階層のセンターの中で最寄りのものを最も多く利用すると答えた世帯は、地区Cで86.6%、近隣Cで67.9%であった。近いのに敬遠される率の高い近隣Cは、一部の例外を除けば店舗の床面積や駐車場の水準で劣っているということではなく、むしろ近くに競合店が存在していることの影響が大きいとみられる。

異なる階層のセンターについては、自宅と各センターの位置関係は図2の①～③の3通りがほとんどである。近いセンターほど多く利用する世帯が①では55%をしめるのに対し、②③では約3割と少ない。②③では、近隣Cより遠いにも関わらず、上位のセンターである多摩Cに流れている世帯の方が多い。

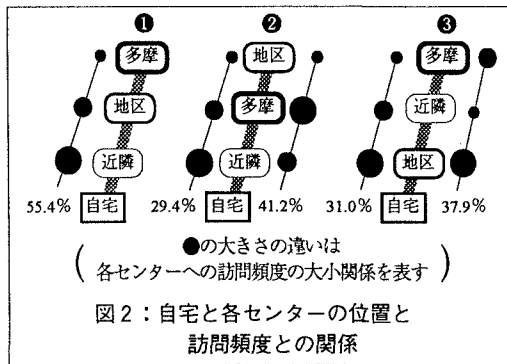


図2：自宅と各センターの位置と訪問頻度との関係

キーワード：自動車利用、近隣センター

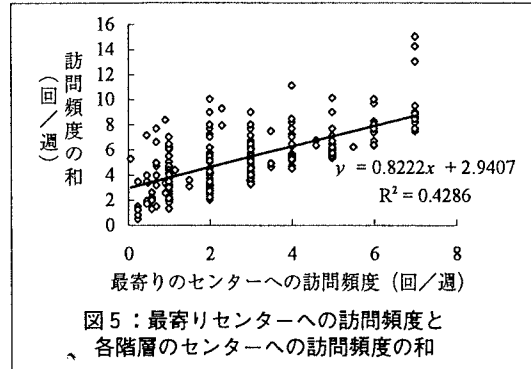
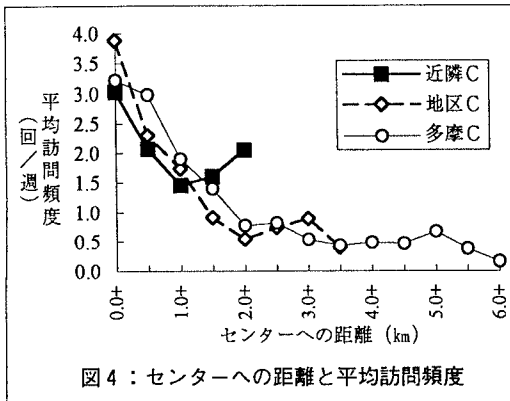
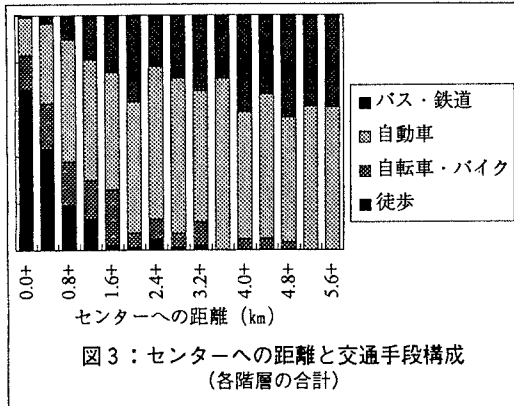
連絡先：〒113 東京都文京区本郷7-3-1 TEL: 03-3812-2111 ext.6234 FAX: 03-5800-6958

4. センターの利用と自動車利用との関係

②が自動車による移動を少なくする要因として存在することは明らかである。また、センターへの距離と利用交通手段の関係（図3）を見ると、センターが至近距離にありながら自動車を使用する世帯も多少は存在するものの、概ね距離が短いほど自動車は少なく、徒歩や自転車が多くなっている。従って③の効果も期待される。

④についても、センターへの距離が短いほど平均訪問頻度が高い傾向が見られる（図4）。ただし図2で示したように、このことは近いセンターほど多く利用する世帯が多いことを表すものではない。

⑤に関して、最寄りセンターへの訪問頻度と各階層のセンターへの訪問頻度の和との関係を図5に示す。最寄りのセンターへの訪問頻度が多い世帯は総訪問頻度も多い。一方、当てはめられた直線のxの係数（=0.82）が1より若干小さいことから、他の階層のセンターへの訪問頻度はわずかに少ないだけにとどまっていることがわかる。つまり、平均的に見れば⑤の関係



は弱い。PPG13では、近隣で日常的なニーズをできるだけ賄うことによって遠方への自動車での移動を減らすことが意図されているが、多摩NTの現状はそうにはなっていない面があると言える。

5. まとめと今後の課題

自宅からセンターまでの距離が短いほど徒歩や自転車の利用が多いことから、近隣への店舗の立地により手段転換が促されることは期待される。

しかし、異なる階層のセンターの中では、遠くても上位のセンターへより多く行く世帯がかなり存在している。また、最寄りのセンターへの訪問頻度が多い世帯が他の階層のセンターを訪問する頻度は決して低くはない。これらのことは、近隣で満たされうるのははずのニーズが十分には満たされず、客が上位のセンターに流れていることを示している。

以上のことを踏まえれば、センターの立地や構成を再検討する余地があると考えられる。今後は、自動車利用削減の観点からみて望ましいセンターの配置やセンター間の機能分担のあり方について研究を進める必要がある。

参考文献

- (1) Department of the Environment, Department of Transport (1994) "Planning Policy Guidance Note 13: Transport", HMSO
- (2) Stephan Tarry (1992) "ACCESSIBILITY FACTORS AT THE NEIGHBOURHOOD LEVEL", PTRC the 20th, Proceedings of Seminar B, pp.257-270