

大都市郊外における地域内交通としての鉄道の役割に関する研究

横浜国立大学大学院 学生会員 ○ 武士俣 優
 横浜国立大学大学院 正会員 中村 文彦
 横浜国立大学大学院 正会員 岡村 敏之

1. はじめに

首都圏では郊外においても高密度な鉄道ネットワークが放射状に形成されている。運行本数や所要時間などを考慮すると、郊外鉄道は都心までのアクセス手段として充実したサービスを提供しており、高い分担率を示しているが、日中の地域内交通としての分担率は必ずしも高くない。郊外鉄道が主に通勤向けのサービスを重視した結果として、日中の短距離の地域内交通としての利用に見合ったサービスを供給できていない可能性がある。

本研究では、平日の日中で、自動車・鉄道の両方が地域内交通としての一定水準以上のサービスレベルを持っている郊外地域として、東京都西南部から神奈川県北部を通る東急田園都市線沿線の二子玉川駅～中央林間駅区間内の地域を選定し、大都市郊外における、地域内交通としての鉄道利用の顕在化を妨げる要因を明らかにするとともに、地域内交通としての郊外鉄道の役割について考察することを目的とする。

2. 調査概要

東急田園都市線の二子玉川駅～中央林間駅の沿線地域は、計画の初期段階から鉄道敷設を基盤とした住宅地開発が行われたため、郊外地域であるが平均駅間距離が約1kmと短く、沿線人口密度も比較的高く、地域内交通としての利用条件に恵まれていると言える。また、線路と並行して国道246号線が走り、商業施設周辺には駐車場が整備されており、比較的自動車の利用も利便性が高い地域であるといえる。

日中の地域内交通としてのトリップが多い商業施設などが集積している鉄道駅周辺のうち、鉄道乗換えによる影響が発生しにくい二子玉川・たまプラーザ・青葉台の3駅を選び、この3駅周辺へのトリップについてアンケート調査を行った。これら3駅は特に、駅前に大型の商業施設を持ち、沿線の各地域から自動車・鉄道でのトリップが多い場所である。アンケートでは、日中の地域内交通としての自動車と鉄道との移動手段の使い分けを把握するため、日中に自由時間を持つ人の10日間について、表-1に示す内容について調査した。

本アンケートの配布対象地域は、田園都市線の駅勢圏のうち、二子玉川・たまプラーザ・青葉台の3駅いずれかの周辺に訪れるのに自動車・鉄道・バス等が必要であ

ると考えられる住宅地として、これら3駅から直線距離で1km以上離れた地区を選定した。また、配布対象地域内では最寄り駅からの距離、バス路線の有無ができるだけ多様となるように配布した。

表-1 アンケート調査の概要

質問項目	1) 二子玉川・青葉台・たまプラーザの3駅（周辺）のうち、最もよく訪れる駅 2) 2005年12月5日（月）～12月16日（金）の平日日中10日間における「上記で選択した駅周辺への自動車および鉄道での移動頻度」、「移動目的」、「移動手段選択理由」 3) 上記10日間で、「上記で選択した駅周辺に行きたかったが、公共交通に対して不便を感じて行かなかったことがあるか」、「不便に感じたことの内容」 4) 鉄道が便利になったときの鉄道利用意向 5) 個人属性、日常の行動
調査方法	ポスティング・郵送回収 3000票配布 有効回答438票回収 回収率14.6%
配布対象地区	横浜市青葉区・都筑区の一部 川崎市宮前区・高津区の一部
回答対象者	家庭の中で平日日中に最も自由時間のある成人

3. 分析結果

本アンケートでは、二子玉川・たまプラーザ・青葉台の3駅による差、移動頻度、個人属性による大きな違いが見られなかったため、利用移動手段ごとに分析した。具体的には、対象期間の10日間において、二子玉川・たまプラーザ・青葉台の3駅いずれかの周辺に、自動車でも鉄道でも訪れた人（両方利用：n=71）、自動車でのみ訪れた人（自動車利用：n=121）、鉄道でのみ訪れた人（鉄道利用：n=114）、自動車でも鉄道でも訪れなかった人（未利用：n=132）の4つのグループに分け、グループ間の移動手段選択理由、公共交通に対する不便さに対する意識、今後の鉄道利用意向の相違を分析する。

1) 移動手段選択理由

3駅周辺への自動車・鉄道での移動について、移動手段の選択理由をグループ別に示す（図-1、2）。

自動車・鉄道ともに一番多かったのは「移動時間の短さ」であった。また、場合によって自動車と鉄道を使い分ける、または自動車を所有していても自動車を利用しない、というケースが多く存在している。移動費用の安さは自動車・鉄道ともにそれほど重要視されていない。また、移動手段選択理由（図-3）については、自動車で

キーワード 鉄道の役割 地域内交通 潜在需要

連絡先 〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台 79-5 TEL 045-339-4039 FAX 045-339-4039

も鉄道でも条件が同じであるとき、鉄道への転換可能性は両方利用グループで75%、自動車利用グループで55%となった。つまり、鉄道による総移動時間を短縮させたとき、鉄道駅周辺ですべての用事を済ませられるときには、自動車利用者の半分以上は鉄道に転換する可能性が高いといえる。

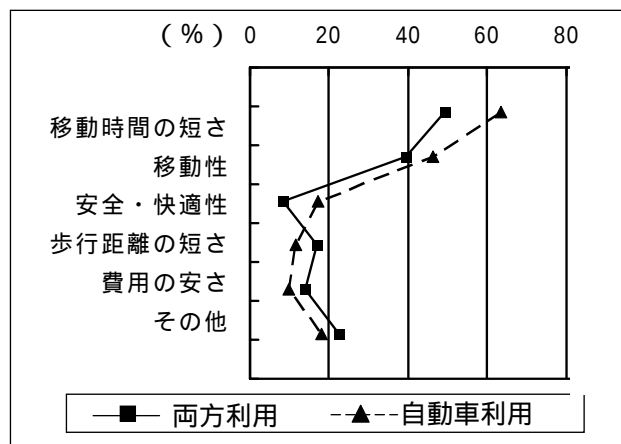


図-1 自動車選択理由 (複数回答)

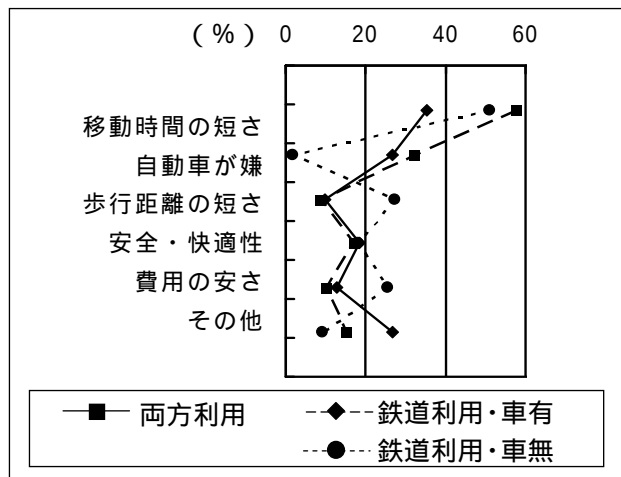


図-2 鉄道選択理由 (複数回答)

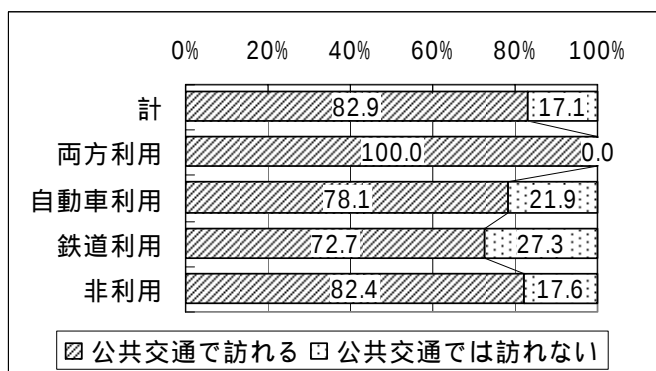


図-3 今後の鉄道利用意向 (移動手段選択理由について自動車・鉄道とも条件が同じとき)

2) 公共交通に対して感じる不便さ

公共交通の不便さに対する意識では、最寄り駅までの距離、起伏があること、バスに関する問題といった、鉄道駅までのアクセス交通に関する内容が上位を占めた (図-4)。結果的に鉄道を利用しなかった自動車利用グ

ループ、未利用グループでは最寄り駅までの距離を不便に感じている人の割合が高かった。

また、自動車利用グループでは、他と比べて公共交通に不便を感じた人の割合が突出して高く (25.6%)、自動車所有によって公共交通の利用がないというだけでなく、公共交通に不便を感じているから自動車を利用し

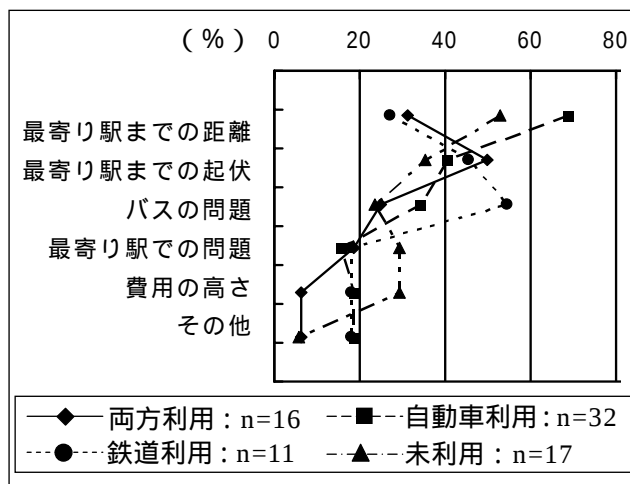


図-4 公共交通に対する不便なこと

(不便を感じた人のみ、複数回答)

ているというケースも存在していることがわかる。

不便さが解消されれば、どのグループでも高い割合で鉄道を含む公共交通を利用する、あるいは利用する回数が増えると回答している (図-5)。

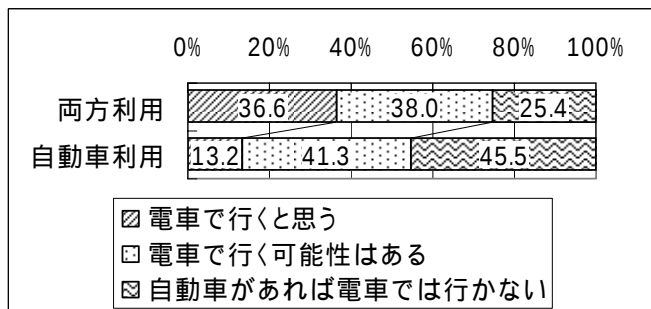


図-5 今後の鉄道利用意向 (移動手段選択理由について自動車・鉄道とも条件が同じとき)

4. おわりに

調査結果より、田園都市線の沿線地域では鉄道に対する多くの潜在需要が存在し、アクセス交通の問題を含む「総移動時間の長さ」、「鉄道の移動性の低さ」がそれらの地域内交通としての鉄道利用の顕在化を妨げている大きな要因であることがわかった。鉄道の移動性を上げることは難しいが、総移動時間はアクセス交通を改善することで短縮できるものである。これらの問題を解決していくことで、大都市郊外において、鉄道が短距離地域内交通の移動手段の選択肢の一つとしてその役割を果たしていくことができる可能性を見出した。

参考文献

伊東誠：都市鉄道の新たな役割、土木計画学研究・講演集 No.27、CD-ROM、2003