

住宅地の鉄道駅へのアクセスと住民の自動車利用実態の関する分析

A Study on Relationship between Access to the Railway Station and Car Use of Residents

高見 淳史* 太田 勝敏** 原田 昇***

By Kiyoshi TAKAMI, Katsutoshi OHTA and Noboru HARATA

1. はじめに

近年、交通混雑、地球環境問題、都市の郊外化と既存中心地域の衰退などの問題に対応すべく、土地利用のコントロールによって自動車への依存を減らそうとする政策に注目が集まっている。

この考え方は、開発の密度を高めたり、駅の近くに集中させたりすれば、自動車利用を抑えられるという仮説に立脚している。確かにマクロ的には、人口密度の低い都市ほど1人当たり交通エネルギー消費が多いという傾向があることが知られている¹⁾。このことから、直観的には、駅から遠くに住む世帯よりも近くに住む世帯の方が自動車走行量が少ないことが期待される。が、必ずしもそうはならないという調査結果もある²⁾。

その一因として、現状の都市には人口と他の活動の分布の間にアンバランスが存在することが考えられる。例えば、商業施設の郊外化が進み、中心部の住民がそちらに流れるようになると、彼らの自動車走行量は増えるだろう。従って、駅に近い世帯の走行量は、通勤目的では少なくとも、買物目的では多くなることもあり得る。開発を集中させる政策の効果が都市のトータルの車への依存度で測られるとすれば、このことは、特に中心部の人口密度が高い場合に、政策効果を弱めてしまいかねない。

以上のことを念頭におき、本研究では、アンケート調査によって、鉄道駅へのアクセスの相違による自動車の保有・利用実態の違いを明らかにすることを目的としている。

2. 調査の概要

調査は神奈川県藤沢市・JR辻堂駅北方にある住都公団の3つの住宅団地(表1)の住民を対象とし、'96年1月にアンケートを配布して、郵送で回収した。配布数は計928通、回収数は計258通(回収率27.8%)であった。

質問項目は、世帯属性、住宅への入居について、自動車の保有状況、自動車の利用状況(走行台キロ、目的別の自動車使用頻度と主な目的地)、などである。

3. 世帯属性に関する集計

この章では、世帯属性に関する団地別の集計結果について述べる。平均世帯人員(表2)は、小糸と駒寄が3.6人/世帯で同程度であり、駅前は2.9人/世帯と少ない。ライフサイクルステージ(LCS、表2)の構成は、小糸と駒寄では「夫婦+子供」の世帯の割合が80%を越えるが、駅前ではこれは60%に満たず、LCSのもっと高い世帯が40%近くを占める。

入居年を見ると、どの団地も'80年代が70~80%を占め、入居開始('80~'85年)初期からの住民が多いと言える。なお、現在使用中の車の9割以上が'85年

表1: 調査対象地

団地名	辻堂駅からの距離	配布数	回収数 (回収率)
辻堂駅前ハイツ	250m	325	96 (29.5%)
湘南ライフタウン小糸	2.3km	230	71 (30.9%)
湘南ライフタウン駒寄	3.7km	373	91 (24.4%)
計	—	928	258 (27.8%)

表2: 平均世帯人員とライフサイクルステージ

	平均世帯人員 (人/世帯)	ライフサイクルステージ より若い←夫婦+子供→より高い		
駅前	2.89	2.1%	57.3%	38.5%
小糸	3.61	—	85.9%	12.7%
駒寄	3.59	—	84.6%	13.2%

キーワード: 自動車保有・利用

* 学生員 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻

** 正員 Ph.D 東京大学教授 工学部都市工学科

*** 正員 工博 東京大学助教授 工学部都市工学科

〒113 東京都文京区本郷 7-3-1

TEL: 03-3812-2111 FAX: 03-5800-6958

以降に購入されたものであり、入居時期が購入時期より先というケースは8割前後に上る。

その住宅を選択した際に重視した要因(図1)としては、駅前では「通勤利便性」の重視傾向が際立っている。これに対し、小糸と駒寄は「通勤利便性」を含めてほぼ同じような傾向を示しており、「住宅自体の質」や「周辺環境」が高い。また、駅に近い団地ほど「買物利便性」の重視傾向が強い。

フルタイム就業者の通勤先市区の構成比はどの団地でもほとんど同じで、東京23区内が4割弱、藤沢市・横浜市が各2割であった。

4. 自動車の保有と利用

(1) 自動車の保有

マイカーの所有の有無と会社の車の持ち帰り使用の有無を尋ねたところ、会社の車を使用している世帯は4世帯(1.6%)と少なかったため、以下ではマイカーのみについて分析を行う。

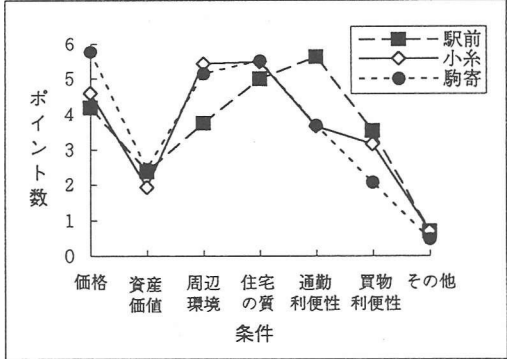
各団地のマイカー保有台数の構成比と平均保有台数を図2に示す。駅から離れるにつれて非保有世帯の割合は減り、複数台保有世帯の割合が増えている。平均保有台数も駅から離れるほど多くなっており、住宅地の場所による差が明らかにしている。

(2) 自動車の利用の総量

今回の調査では、車の利用の程度を測る指標として自動車の走行台キロを用いることとした。具体的には、アンケートで、現在および購入時の総走行距離メーターの値と購入年月を尋ね、これから1ヵ月当りの平均走行台キロを計算した(図3)。全世帯でみた場合は、駅から離れるほど平均走行台キロが伸びている。とは言え、駅前と小糸の差はわずかであり、マイカー保有世帯のみを取り出して見た場合には両者は逆転する。

アンケートでは、補完的なデータとして、平日/休日それぞれの平均的な走行キロ数も尋ねた。それを団地別に平均したものが図4である。図から明らかなように、平日は駅から離れるほど台キロが増し、一方、休日は小糸で最小になっている。これが上記のデータと全く整合するわけではないが、図3と図4をあわせて考えると、駅前と小糸の逆転現象

図1：住宅選択要因



※各条件に優先順位をつけてもらい、1位=7点、...7位=1点、として集計した

図2：マイカー保有台数の構成比と平均保有台数

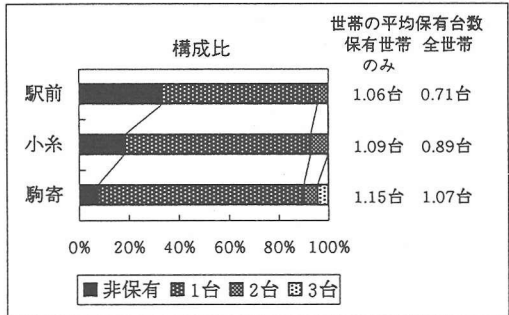


図3：1ヵ月当りの平均走行台キロ

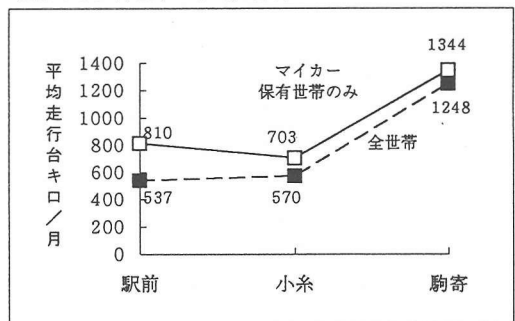
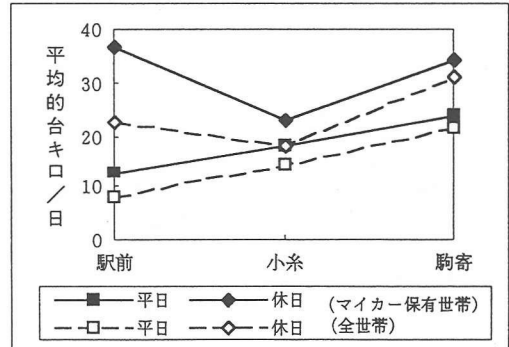


図4：平日/休日の平均的走行台キロ(申告値)



は、通勤交通が主体の平日にではなく、休日に由来するものと考えられる。

(3) 目的別の自動車走行台キロ

アンケートでは、通勤・通学、送迎、家庭の用事・買物、レジャー・社交の各目的についてのトリップ頻度と代表的な目的地、そして業務目的での1週間当りの平均的な走行距離を尋ねている。これらのデータを用いて 目的別の走行台キロを試算した結果を図5に示す。ただし、レジャー・社交と業務については、団地間で差が生じて、それは立場所の差に帰すべき性質のものではないことなどを考慮し、省略した。

送迎が辻堂駅から離れるほど多くなっていることは、送迎目的地が辻堂駅であることを示唆する。通勤・通学では駅前<小糸<駒寄、家庭の用事・買物では小糸<駅前<駒寄の順になっており、駅から遠いほど台キロが増えるという単純な形にはなっていない。

なお、これらを足しあわせても、(2)の台キロの20~30%程度にしかない。これは、他の目的の移動を含んでおらず、またアンケートで全移動を捉えられるわけではないためである。実際には、年間で数千km規模（月間換算すると数百km規模）の旅行・帰省を行う世帯も多く、これは(2)の台キロの相当な部分を占めることになる。このように 個人の事情が大きく影響し、土地利用はほとんど関係しないような目的の構成比が高いことは、土地利用のコントロールによって自動車走行量を減らそうという政策の限界を示すものといえる。一方、習慣性が強いと考えられる 通勤・通学、送迎、家庭の用事・買物は、ある程度は政策で制御しうる分野であろう。

(4) 施設立地との関係

図6は、通勤・通学、送迎、家庭の用事・買物の3目的について、目的地の距離帯別の分布を示したものである。z軸の「構成比」とは、各団地について、その目的にマイカーを使用している世帯のうち、ある距離帯に属する世帯の割合である。実際にはその他に、マイカーを所有していてもその目的には使用しない世帯や、マイカーを所有していない世帯もいることに留意する必要がある。

図5：目的別の走行台キロ（マイカー保有世帯のみ）

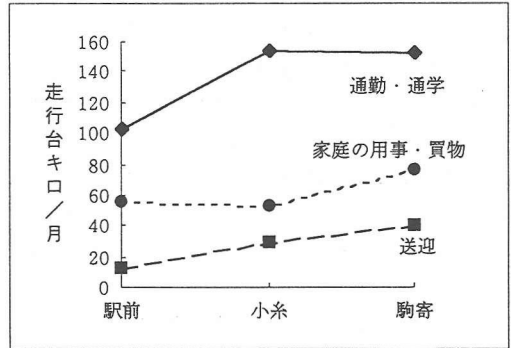
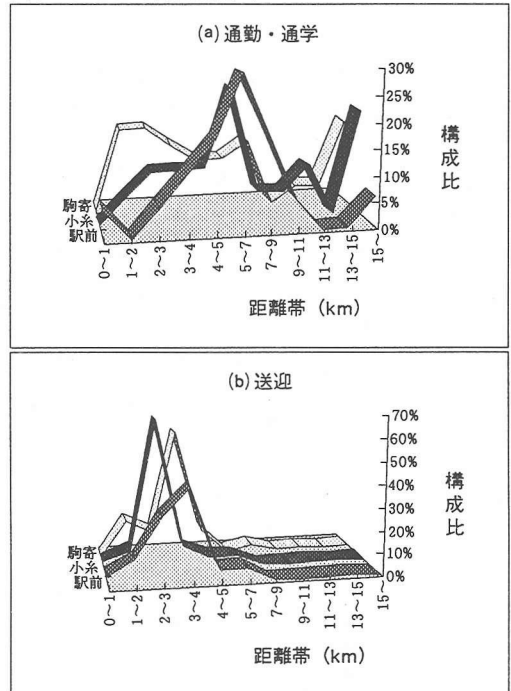


図6：目的地の距離帯別分布



通勤・通学（図6(a)）では、他の2つに比べて長いトリップがみられる。ばらつきも大きいため、目的地の分布に業務立地がどう影響しているかを捉えるのは困難である。駅前や小糸から5~7kmのあたりには市北部や相模川沿いの工業団地が含まれるが、ここでピークになっているのが そのためなのかどうかは定かではない。

送迎（図6(b)）については、主な目的地として鉄道駅が考えられる。確かに、小糸から2~3km、駒寄から3~4kmのゾーン内に辻堂駅があり、両団地

はそこで鋭いピークになっている。駅前では3～4 kmのゾーンでピークになっており、ゾーン内では目的地として藤沢駅が考えられる。また駅前のマイカー不使用率（マイカー非保有世帯を除く）は、小糸や駒寄に比べて10ポイント程度高い。

家庭の用事・買物について団地別に見ていくと（図6(c)、表3）、駅前では、藤沢駅・茅ヶ崎駅周辺を含むゾーンで構成比が最大になっている。団地から500mくらいの位置にショッピングセンターNがあるほか、駅南部にもわずかに商業施設があるが、構成比は低く、自動車での利用は少ないとみられる。小糸では、近くには湘南ライフタウンの中心ショッピングセンターであるJがあるものの、やはり自動車での利用は少ないとみられ、藤沢駅・茅ヶ崎駅・湘南台駅を含むゾーンの方が自動車利用は多い。駒寄は近くに商業施設を持たず、最寄りの大規模商業施設であるショッピングセンターJを含むゾーンで最大となり、藤沢駅を含むゾーンがこれに続く。近隣に商業施設がないことが離れた場所への自動車による買物を促進し、買物目的の自動車走行量を増やしている可能性がある。また、マイカー不使用率（マイカー非保有世帯を除く）はどの団地も10%に満たず、この目的での自動車の利用は一般的なことであるといえる。

図6：目的地の距離帯別分布（続き）

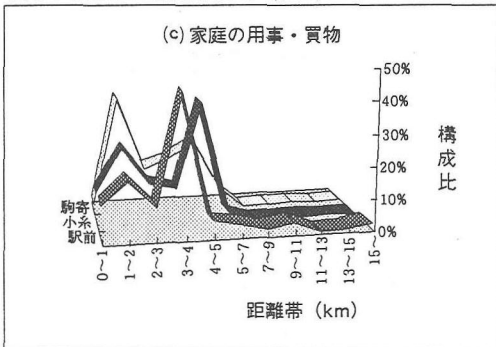


表3：目的地の距離帯別分布と主な商業施設

距離帯 (km)	駅前		小糸		駒寄	
	構成比	主な商業施設	構成比	主な商業施設	構成比	主な商業施設
0～1	12%	N	11%	J	3%	
1～2	19%		24%	卸売市場	38%	J
2～3	10%	J、卸売市場	13%	N	14%	卸売市場
3～4	44%	藤沢・茅ヶ崎	11%	藤沢の一部	17%	N
4～5	5%		38%	藤沢・茅ヶ崎	22%	藤沢

※N、Jは大手資本のショッピングセンターであり、店舗面積はともに約9,000㎡。

以上、総じて見れば、送迎と家庭の用事・買物に関しては、目的地の存在が利用を規定しており、立地による影響があると思われることができる。

5. 結論と今後の課題

本研究で得られた結果は以下の通りである。

- ・今回の調査対象に関しては、駅に近い団地の住民ほどマイカーの保有が少ないという明確な関係があった。
- ・一方、自動車の利用に関しては、マイカー非保有世帯を含めれば駅に近いほど台キロが少なかったが、マイカー保有世帯だけを見ると、駅に近いほど台キロが少ないという単純な形にはならない。これは平日よりも休日の利用によって生じているようである。
- ・買物および送迎目的については、施設立地と自動車の利用の関係が比較的明確に現れたが、通勤など他の目的については明確にならなかった。

今後の課題としては、以下のことを挙げておく。

- ・非日常的な移動（レジャー、旅行など）は、台キロの相当部分を占める重要な要素であるが、個人差が大きいため、その実態を捉えるには工夫が必要である。
- ・今回の調査対象地は中心部への機能集積が足りず、冒頭で述べた考え方に近い状態とは言えない。その考え方にもっと近い地域での調査が望まれる。

参考文献

- 1) 林 良嗣ほか：都市交通によるエネルギー消費及びその環境負荷への影響に関する比較、土木計画学・講演集 No.15(1)、pp.939-944、1992
- 2) (財)国際交通安全学会：都市のライフスタイルとオートモビリティ、1994