

住宅団地の立地場所による住民の自動車利用の相違に関する分析

A Study on Variation in Residents' Car Use by Location of Housing Development

高見 淳史*, 太田 勝敏**, 原田 昇***

By Kiyoshi TAKAMI, Katsutoshi OHTA and Noboru HARATA

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

近年 欧米では、土地利用コントロールにより自動車の利用を減らそうとする施策が見られる。このような施策のイメージの1つとして、駅周辺における住宅や様々な用途の一体的な開発が挙げられる。

このコンセプトは後述するように様々な方向から自動車利用の削減に寄与すると考えられるが、中でも駅に近接することが鉄道利用を促進しうることが各所で指摘されている¹⁾。だがこれが実際に自動車利用の削減につながるかについては、Headicar et al.

(1994)²⁾ が公共交通に近い地域で自動車移動距離が少ないという調査結果を示している一方、国際交通安全学会 (1992)³⁾ の調査結果は 駅から遠い世帯の方が 駅に近い世帯よりも自動車移動距離が少ない地域があることを示しており、関係は明確でない。

そこで本研究では、公共交通に近い立地が自動車利用削減に寄与しているかを明らかにするため、駅から様々な距離にある団地の住民に対するアンケート調査を基に、立地による 入居世帯の属性や自動車利用の量への影響を実証的に分析する。

(2) 研究の構成

自動車利用に影響する要因を図1に整理した。

上述の一体的開発は、立地の面では①住宅が駅に近接することによって鉄道に転換させる、駅端末交通としての自動車の使用を抑制する、一と同時に、②住宅と活動機会を近づけてトリップ長を短くし、徒歩や自転車への手段転換を促す、一といった効果を持ち、自動車利用削減に貢献すると考えられる。

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

** フェロー 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

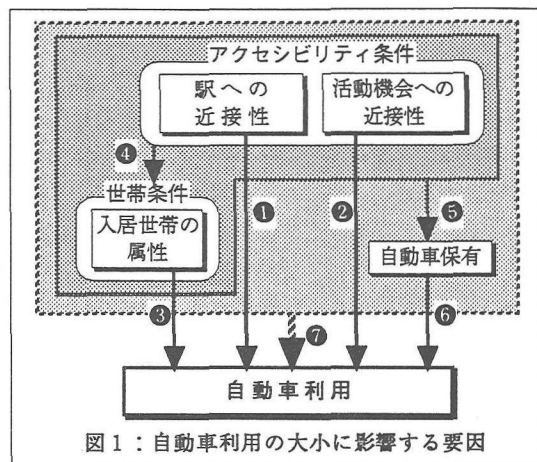


図1：自動車利用の大小に影響する要因

自動車利用には③世帯の社会経済条件も影響する。また、駅の近くにはもともと車をあまり利用しない世帯が多く住むというように、④アクセシビリティ条件が世帯属性に影響することもある。

これらの要因は⑤世帯の自動車保有にも影響し、⑥保有がさらに自動車利用にも影響を及ぼす。

本研究では 駅からの距離が様々な3つの団地をとりあげるが、この立地の違いがアクセシビリティ条件、世帯条件及び自動車保有による 自動車利用への影響を総合的に表す (⑦) ものと考えて、団地間の自動車利用の違いを分析することを主眼とする。

論文構成は、まず3章で④の世帯属性への影響、4章で⑤の自動車保有への影響を検討する。続いて5章では、⑦の考え方で、世帯の自動車の走行の総量及び目的別の走行量について分析する。最後に6章(1)で①②、(2)で③について簡単に考察を行う。

2. 調査の概要

住宅の駅への近接性による自動車利用の差を純粋に把握するためには、世帯属性など他の要因が同一の調査対象を選ぶのが理想である。この観点から、入居開始時期の近い住宅・都市整備公団の分譲団地が1つの駅勢圏内の駅からそれぞれ近／中／遠距離

の位置に計3つあることを条件として対象地域の選定にあたり、数カ所の候補の中から神奈川県藤沢市のJR辻堂駅北方の地域（図2・表1）を選んだ。これらの住民を対象に'96年1月にアンケート用紙を配布、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。

3つの団地は駅から北にのびる幹線道路の沿線にあり、このおかげで各団地と辻堂駅間のバスのサービス水準は良好である。駅前は大層住宅であり、中層住棟主体の小糸や駒寄とは趣を異にしている。対象団地の選定条件にあった入居開始時期は、駅前が'85年、小糸が'81～'84年、駒寄が'82年である。

なお当地域は上述のようにバスのサービスが良好であり、また駅周辺への機能集積が不足している。これらは土地利用に起因する自動車利用の差を見えにくくする要因であり、この意味では理想的な調査対象地域であるとは言いがたい。しかし、自動車利用の差を決定的になくすほどバスが利用されるとは考えられない。機能集積の不足も、住宅と活動機会を近づけるという意味でなら、自動車利用削減にマイナスに働くとはいえない。これらのことから分析は可能、かつ上述の条件からみて当地域が他の候補地よりベターと判断し、調査・分析を行った。

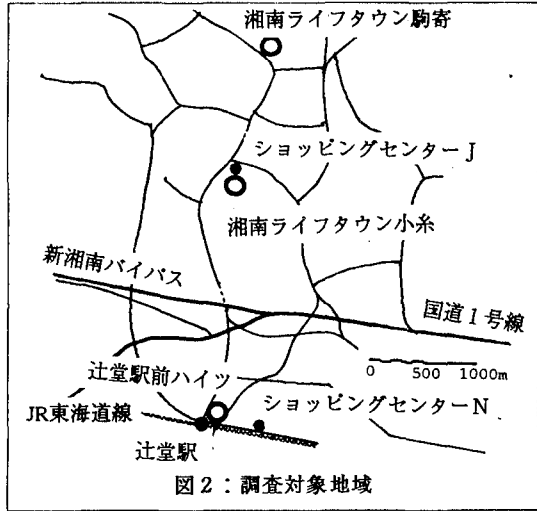


表1：調査対象の団地

団地名	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%)
湘南ライフトOWN小糸	2.3km	230	71 (30.9%)
湘南ライフトOWN駒寄	3.7km	373	91 (24.4%)
計	—	928	258 (27.8%)

質問した項目は、世帯属性、住宅への入居について、自動車の保有状況及び利用状況、などである。利用状況としては、世帯のトータルの自動車利用量を表す総走行キロメートルの値を尋ねたほか、目的別の自動車利用についても簡単に把握するために各目的の自動車使用頻度と主な目的地を聞いた。

3. 世帯属性に関する集計

この章では世帯属性を団地別に集計し、団地間で違いがあるかどうかについて検討する。

まず平均世帯人員（表2）は、小糸と駒寄が3.6人/世帯と同程度であり、駅前は2.9人/世帯と少ない。18歳以上の世帯構成員のうち免許を保有する者の割合を団地ごとに平均すると、小糸と駒寄が約70%であるのに対し、駅前は49%と低い値になっている。

ライフサイクルステージ（LCS）の構成（表2）は、小糸と駒寄では「夫婦＋子供」の世帯の割合がおよそ85%を占めるが、駅前ではこれは57%であり、LCSのより高い世帯が40%近くを占める。小糸と駒寄では駒寄の方が若干LCSが高い世帯が多い。

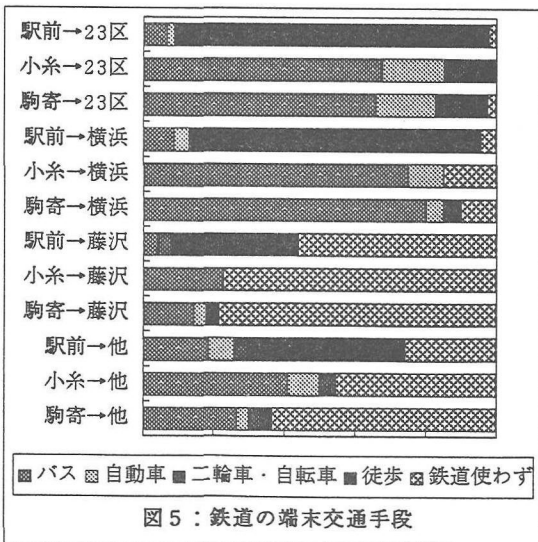
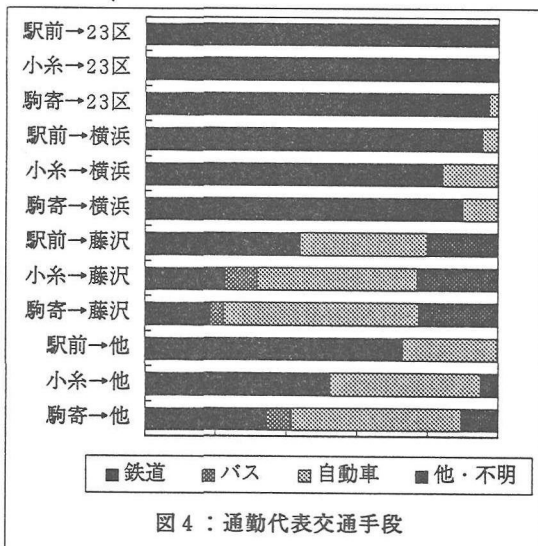
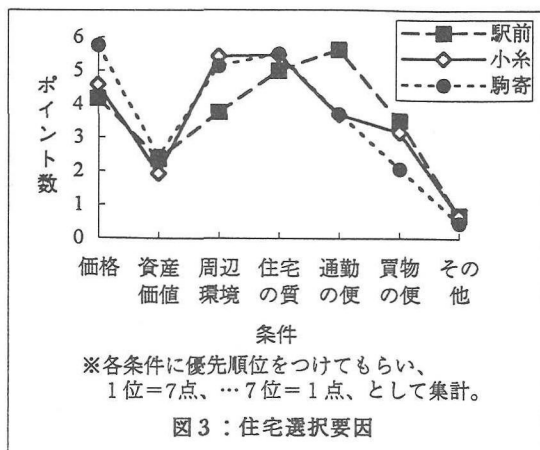
入居年はどの団地でも'80年代が70～80%を占め、入居開始初期からの住民が多いと言える。また、現在使用中の自動車の9割以上が'85年以降に購入されたものであり、入居時期が購入時期より先というケースは8割前後にのぼる。

住宅を選じた際に重視した要因に関する集計を図3に示す。駅前では「通勤の便」の重視傾向が際立っており、「住宅の質」や「価格」がそれに続いている。これに対し小糸と駒寄では、「通勤の便」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」、「価格」が高くなっている。また、駅に近い団地ほど「買物の便」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もあまり変わらず、東京23区が4割弱、横浜市、藤沢市内が各2割程度であるが、強いて言えば駅前は東京23区への通勤者が若干多い。

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%



通勤代表交通手段(図4)は、東京23区と横浜市へは鉄道が80～90%を占めている。藤沢市やその他へは、駅から離れるほど鉄道利用が少なく、自動車利用が多くなっている。通勤における鉄道の端末交通手段(図5)は、駅前では徒歩が卓越している。小糸や駒寄ではバスが自動車よりも優勢だが、これは良好なバスサービスを反映したものとみられる。

以上から、駅前住民の属性は小糸や駒寄とはやや異質であるが、小糸と駒寄は全般に類似していることがわかる。従って、これらの間で自動車の利用に差があれば、立地条件や交通条件の寄与が大きいものと考えられる。

4. 自動車の保有に関する集計

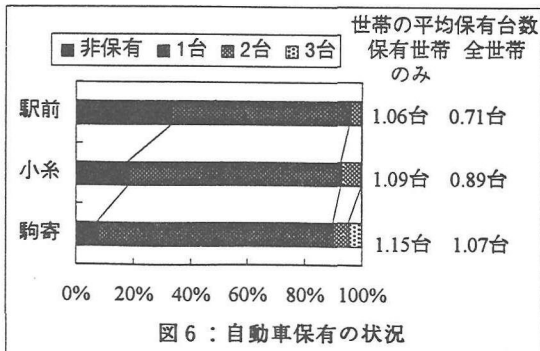
アンケートでマイカー保有の有無と会社の車の持ち帰り使用の有無を尋ねたところ、会社の車を使用している世帯は4世帯(1.6%)と少なかったため、以下ではマイカーのみについて分析を行う。

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6に示す。駅から遠い団地ほど非保有世帯の割合は少なく、複数台保有世帯の割合が多い。平均保有台数も駅から離れるほど多く、その差は有意水準5%で有意(両側検定、以下同じ)である。すなわち保有に関しては団地間の差が明確である。

5. 自動車の利用に関する分析

(1)世帯当りの月間平均走行台キロ

本分析では、車の利用の程度を表す指標として世帯の自動車走行台キロを用いる。本節ではまずトータルの自動車利用量を表す値を求める。具体的には、アンケートで得た現在及びマイカー購入時の総



走行距離メーターの値と購入した年・月から世帯当りの月間平均走行台キロを計算した（複数台保有世帯の場合は世帯で合計した）。結果を図7に示す。

駅前と小糸の平均走行台キロの差はわずかで、有意ではないが、小糸と駒寄の差は5%有意となっている。すなわち、保有のように 駅に近いほど世帯当りの平均走行台キロが少ない、という単純な関係は成り立っていない。

(2)目的別の走行台キロ

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自動車トリップの頻度と代表的な目的地、そして業務目的での週当りの平均的な走行距離を尋ねている。これらのデータから、目的地までの距離（帯）にトリップ頻度をかけて目的別の走行台キロを試算し、団地ごとに平均をとって比較を行う。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も立地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、以下では省略した。

(a)マイカー保有世帯全体についての平均走行台キロ

マイカー保有世帯全体についての、団地ごとの平均走行台キロを図8に示す。

通勤・通学での平均台キロの大小関係は、駅前<小糸≒駒寄となっている。これらの間の差を検定すると、いずれの団地間でも有意水準5%で有意ではないという結果になる。

送迎目的での平均台キロの大小関係は駅前<小糸<駒寄となり、駅から遠い団地ほど台キロが多くなっている。その差は駅前-小糸間、小糸-駒寄間では有意とはならないが、駅前-駒寄間では有意となった（いずれも有意水準5%で検定）。

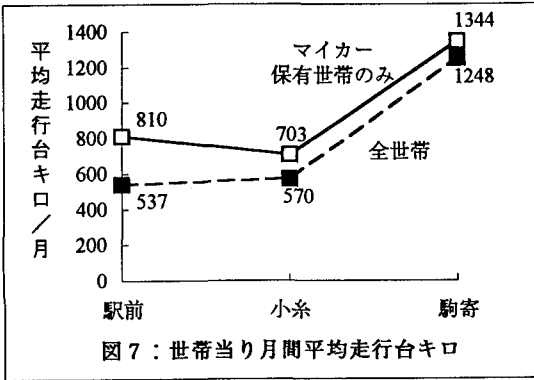


図7：世帯当月間平均走行台キロ

家庭の用事・買物では、駅前≒小糸<駒寄の順になっており、通勤・通学と同様に、駅から遠いほど台キロが多い、という単純な形にはなっていない。差を検定すると、駅前-小糸間では有意とならず、小糸-駒寄間では10%有意となる。

すなわち、駅から離れた団地ほど走行台キロが多いという傾向はあるものの、その差は統計的にあまり有意でないという結果になった。

(b)各目的に車を使用する世帯のみの平均走行台キロ

図8に示したのはマイカー保有世帯すべてについての平均台キロであり、それぞれの目的に車を使用しない世帯も表3に示す割合だけ含まれている。結果として駒寄より駅前の方が目的別台キロが少ない傾向はみられたが、これは車を使用しない世帯の多少による影響である可能性がある。ではその影響を取り除くとうなるだろうか。

そこで、それぞれの目的に車を使う世帯についてのみ平均をとった結果を図9に示す。各目的とも台キロの大小関係の傾向は(a)と同じであるが、団地間の差は狭まり、有意性は低くなっている。

つまり、世帯が自動車を使用する場合の移動距離には 団地間で明確な差がないと言える。自動車を使用しない世帯の存在を加味すれば、目的別平均走行台キロの団地間の差は、それほど大きくはならないものの若干広がる、ということになる。

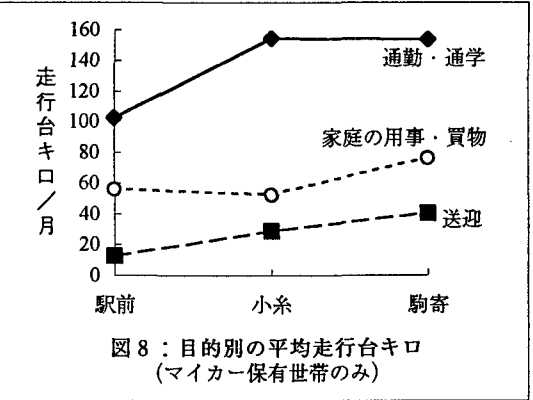


図8：目的別の平均走行台キロ
(マイカー保有世帯のみ)

表3：各目的にマイカーを使用しない世帯の割合
(マイカー保有世帯のみ)

	通勤・通学	送迎	家庭の用事・買物
駅前	66.0%	72.0%	8.0%
小糸	56.3%	56.3%	6.3%
駒寄	56.9%	46.2%	0.0%

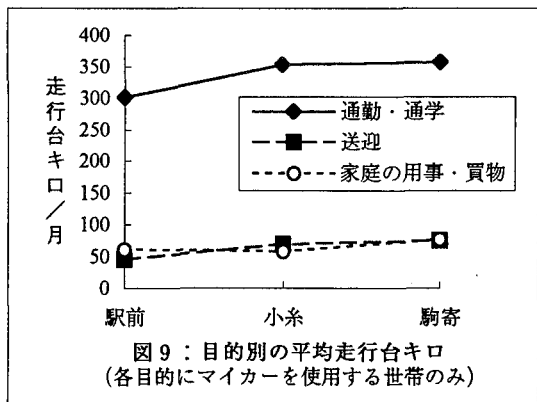


図9：目的別の平均走行台キロ
(各目的にマイカーを使用する世帯のみ)

(c)世帯の月間走行台キロとのギャップ

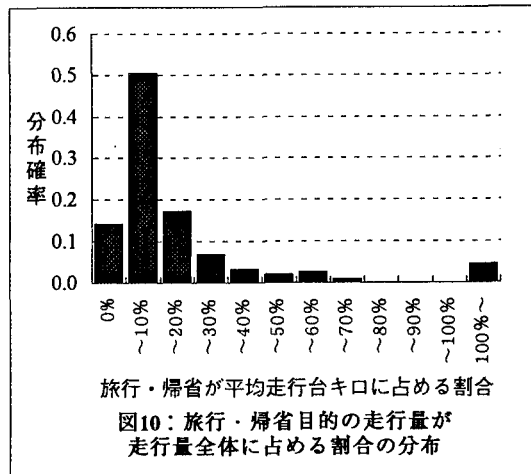
(a)(b)の試算はそれぞれ別の方法で行ったため、両者の間に多少の差が生じることは避けられない。ここではそのギャップについて触れておく。

(a)で試算したマイカー保有世帯全体についての3目的での自動車走行量を足し合わせると、和の大小関係は駅前<小糸<駒寄となる。上と同様の検定では駅前一小糸間、小糸一駒寄間は有意にならず、駅前一駒寄間は有意となる。この傾向は図7に示した世帯当月間平均走行距離の傾向とは一致しておらず、両者の関係は明らかにはならなかった。

また、この合計は図7の平均走行台キロの20~30%程度にしかない。これは、他の目的の移動を含んでいないことや、アンケートで全ての移動を捉えることが不可能であること、捉えられた移動についても距離を短く見積もっている(つまりルートファクターをかけるなどの操作をしていない)ことによる。

レジャー・社交など他の目的に関しても同じ方法で走行台キロを試算することは可能ではあるが、非日常的な、目的地の定まらない移動についてこのような求め方をするのは適切ではないであろう。

さらに実際には、年に数千km規模、月間換算で数百km規模の旅行や帰省をする世帯も多く、これは図7の世帯当月間平均走行台キロの相当部分を占めることになる。今回の調査では旅行・帰省目的の走行の全体を捉えることはできず、最小限の移動距離を見積もるにとどまっているが、それでも図10に示すように、旅行・帰省目的の走行台キロが月間のトータルの走行台キロの1割を超える世帯は全体の35%にのぼる。これらのことは、非日常的な目的での自動車利用も相当の割合を占めることを示唆する。



旅行・帰省が平均走行台キロに占める割合

図10：旅行・帰省目的の走行量が走行量全体に占める割合の分布

6. 自動車利用といくつかの要因との関係

(1)目的別走行台キロと

施設立地やトリップ頻度との関係

次に、団地と各種施設との位置関係や平均トリップ頻度を調べて、5章(2)で示した目的別の傾向の違いが何に由来するのかについて考察する。

図11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(トリップの終点)の分布を団地からの距離帯別に示したものである。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、トリップの終点がある距離帯に属する世帯の割合である。また表4は、各目的に車を使用している世帯のみについての平均トリップ頻度である。

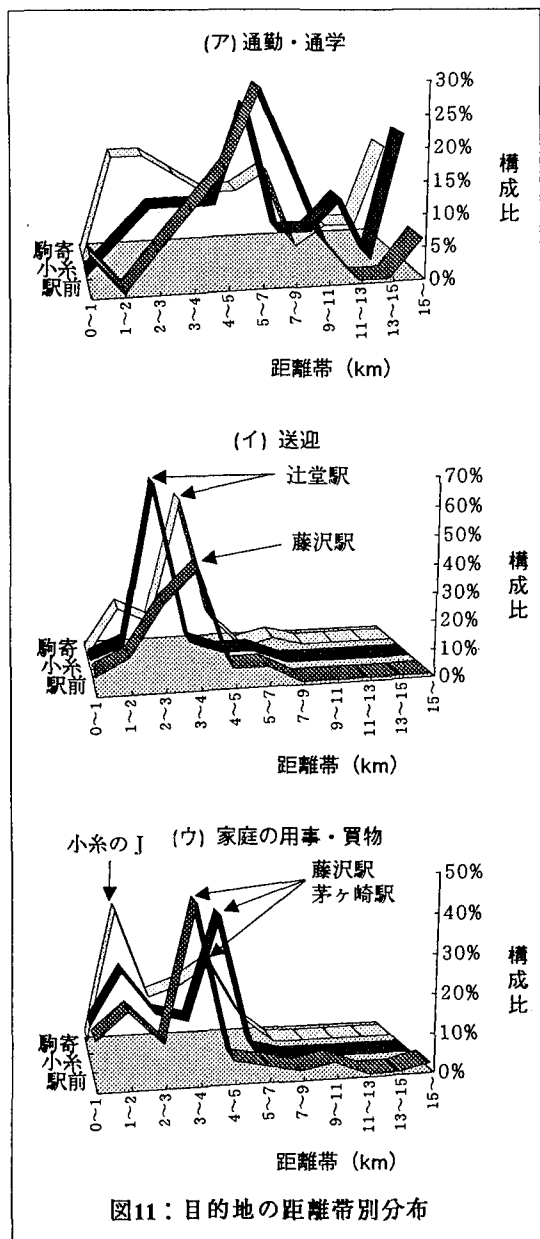
通勤・通学では、他の2つの目的に比べて長いトリップがみられる(図11(A))。図と雇用立地を関係づけることは困難であるが、辻堂駅のあるゾーンでピークになっていないことから、辻堂駅周辺が自動車通勤の主要な目的地ではないといえる。駅前や小糸から5~7kmのあたりには市北部や相模川沿いの工業団地が含まれるが、ここでピークになっているのがそのためなのかは定かではない。

小糸と駒寄には、藤沢市近郊への自動車通勤者も

表4：目的別の平均トリップ頻度(回/週)

(マイカーを各目的に使用している世帯のみ)

	通勤・通学	送迎	家庭の用事・買物
駅前	4.42	1.60	2.04
小糸	4.25	2.63	2.12
駒寄	5.27	2.82	3.23



多いが、15km以上離れた場所に自動車通勤する世帯が20%ほどある。これらの世帯の走行量は両団地の回答者全体の通勤・通学目的の走行量のそれぞれ6割、4割を占めており、結果として両団地の走行台キロを押し上げている。実際、15km以上の場所に通勤する世帯を除いた通勤目的の平均台キロ（マイカー保有世帯のみ）は、74～86台・km/月とほぼ同程度であり、むしろ駅前の方が多いという計算になる。

平均頻度も、差は有意でないが、駒寄でやや高い

（表4）。さらに、通勤でマイカーを使用しない世帯の割合が、駅前では小糸や駒寄に比べ10ポイント程度高い（表3）。これらの要因も駅前の平均台キロを下げる方に働いている。

送迎（図11(イ)）の主な目的地としては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、両団地はそこで構成比が最大になっている。駅前は3～4kmのゾーンでピークとなり、該当する目的地として藤沢駅が考えられる。これらの距離だけを見れば大差はないが、駅から遠い団地ほど平均頻度は高く（表4）、送迎目的にマイカーを使用しない世帯の割合は低い（表3）。図8の右上がりの傾向はその影響とみられる。

家庭の用事・買物では、マイカーを使わない世帯の割合（表3）は駅に近い団地ほど高いとはいえ、どの団地も1割に満たず、この目的での自動車の使用は一般的なことであるといえる。

団地別に見ると（図11(ウ)）、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。団地から約500mの位置にショッピングセンターNがあるほか、駅の南口にも若干の商業施設があるが、構成比は低く、自動車での利用は少ないものとみられる。

小糸では、近くに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（調査実施当時）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Jを含むゾーンで構成比が最大となり、藤沢駅を含むゾーンがこれに続く。平均頻度は近くに商業施設を持たない駒寄が他より高くなっている（表4）。これは、頻度が少なくなるほど商業施設が遠いわけではないことと、他の団地では車以外での買物が多いことが理由として考えられる。

つまり、小糸と駒寄を比較すると、駒寄では近隣に商業施設がないため、やや遠くにあるJへの自動車による買物が促進される結果、買物目的の走行台キロが多くなっているものと考えられる。ただし駒寄でも、Jへの買物より藤沢駅周辺などへの買物の方が発生する走行台キロは大きい。

(2)世帯の月間走行台キロとLCSなどとの関係

本研究では、各団地の立地が自動車利用に影響する諸要因を代表するものとして分析を行っている。今回の調査では十分なデータを得ているわけではないが、諸要因のうち世帯属性がどの程度影響しているかを調べるため、世帯の月間走行台キロを被説明変数とし、世帯人員数、運転免許保有者数、マイカー保有台数、LCS、専業主婦有無ダミー、団地ダミーを説明変数とする重回帰分析を行った。結果を表5に示す。

決定係数は低いが、分散分析により回帰自体の有意性は示されている。変数増減法による変数選択では専業主婦有無ダミーと定数項も含まれるものの、有意な説明変数はマイカー保有台数と団地ダミー及びLCS7（世帯主が40～59歳の子供なし世帯）のみであった。従って、代表変数としての団地の立地は、主に世帯属性よりも立地条件を反映したものであると言える。またLCSの影響も限定的である。

7. 結論と今後の課題

(1)分析から得られた結果

今回の調査対象に関して、分析から得られた結果は以下の通りである。

- 東京23区や横浜市への通勤交通手段はどの団地も電車が多いが、藤沢市内やその他への通勤手段は駅から遠い団地ほど鉄道が少なく自動車が多い。
- 駅に近い団地ほど住民のマイカー保有が少ないという明確な関係がある。
- 一方、世帯当りの月間平均走行台キロは、駅に近い団地ほど少ないという関係は必ずしも成り立つ

表5：世帯の月間走行台キロを世帯属性で説明する重回帰分析の結果
（** 1%有意 * 5%有意）

重相関係数	0.5380	自由度調整済み決定係数	0.2610			
決定係数	0.2894	F値	10.1837	**		
重回帰式	偏回帰係数	標準偏回帰係数	F値	t値	判定	
変数名						
マイカー保有台数	1652	0.42	29.44	5.43	**	
LCS7ダミー	620	0.16	4.42	2.10	*	
駅前ダミー	-631	-0.23	7.24	2.69	**	
小糸ダミー	-503	-0.18	4.39	2.09	*	
専業主婦有無ダミー	-337	-0.13	2.82	1.68		
定数項	-450		1.07	1.04		

ていなかった。この要因としては、駅周辺の機能集積に乏しく、駅へのバスサービスが良好という対象地域の性質が挙げられる。

- LCSなどが世帯の月間走行台キロに与える影響は限定的である。走行台キロの説明要因としては、マイカー保有台数と「どの団地に住んでいるか」（立地条件）の方が有意性が高い。
- 目的別の走行台キロの団地間での差は統計的に明確にはならなかったが、駅から離れた団地ほど台キロが大きいという若干の傾向は見られた。この傾向は以下のことに由来していると考えられる。
 - ・ 駅から離れた位置にある小糸と駒寄では、少数の遠距離自動車通勤により平均走行台キロが押し上げられている。
 - ・ 送迎は、トリップ長自体は各団地ともあまり変わらないが、駅に近い団地ほど自動車で送迎する世帯は少なく、その頻度も低い。
 - ・ 買物や家庭の用事については、駒寄でやや遠くへの車で買物が多くなっている。これは近隣に商業施設がないためとみられる。

(2)自動車利用削減への示唆

旅行・帰省など、個人の事情が大きく影響するような目的の自動車利用の割合は決して低くないとみられる。このことは土地利用コントロールによる自動車利用の削減には限界もあることを示している。一方、送迎や買物といった目的での自動車利用は、主要な目的地と住宅との近接化を図ることによりある程度削減しうることが示された。

(a)通勤・送迎目的

東京23区や横浜市への通勤については、駅前では徒歩＋鉄道利用が圧倒的に多い。小糸や駒寄でも鉄道の端末手段としてバスが優勢である。つまり自動車の使用は既に相当少なくなっている。小糸と駒寄の平均走行台キロを引き上げている遠距離自動車通勤者が、業務で使うなど必要があって車で通勤しているのであれば、これ以上の利用削減の望みは薄い。ただし送迎については、団地が駅に近い方が頻度が少なく、自動車利用も少なくて済む。

東京・横浜以外への通勤に関しては、駅から遠い団地ほど車を使用する世帯が多いことが示された。

しかし 上述の遠距離通勤を除けば、むしろ駅前の方が平均台キロは長くなっている。これには通勤先の分布が影響しているものと見られる。また総じて見ても、世帯属性の構成の類似した小糸と駒寄の通勤目的の平均台キロにはほとんど差がないことから、団地の立地場所の違いだけで 通勤目的の自動車利用の大小に影響を与えるのは難しいと考えられる。

もう一点つけ加えると、鉄道の端末交通手段としてのバスの優勢は、交通施策によるサポートの可能性と重要性を示している。

(b)買物目的

買物に関しては、住宅と商業施設の位置関係からみて、駒寄の付近に商業施設を誘致すれば、駅前や小糸と同程度にまで 駒寄住民の自動車利用が削減されることが期待される。すなわち、住宅団地と商業施設を一体的に開発することの意義が見出せる。ただし、団地住民以外も含めた自動車利用の全体を増加させることがないよう配慮すべきである。

(3)今後の課題

今後の課題として以下のことを挙げておく。

- 日常的な目的別の自動車利用について、簡単な方法での把握を試みたが、トータルの走行台キロとの関係は明らかにならなかった。この点を明らかにするには、より厳密な方法によって目的別の自動車利用を捉えなければならない。つまり、住民

の活動や移動を、雇用などの活動目的地の分布とともに詳細に把握する必要がある。

- 非日常的な移動（レジャー、旅行など）も走行台キロの相当部分を占める重要な要素であるが、不確定な要素が大きく、個人差も大きいため、その実態を捉えるには工夫を要する。
- 自動車保有／利用への影響要因には世帯属性やライフスタイルなども考えられ、要因間の因果関係は複雑である。今回はデータの制約上困難であったが、これを明らかにする研究も重要である。

■注

† 最小限とは、他目的と同様に直線距離を用いていることに加え、回数を考慮せず、回答された旅行・帰省のみの往復の距離を足し合わせただけ、ということ。

†† 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㎡。

■参考文献

- 1) 建設省都市局都市交通調査室：平成5年度第2回全国都市パーソントリップ調査報告書—交通計画課題検討編一，1994
- 2) Peter Headicar et al. : RESIDENTIAL DEVELOPMENT AND CAR-BASED TRAVEL: DOES LOCATION MAKE DIFFERENCE?, PTRC the 22nd, Proceedings of Seminar C, pp.117-130, 1992
- 3) (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

住宅団地の立地場所による住民の自動車利用の相違に関する分析

高見 淳史，太田 勝敏，原田 昇

本研究では、「公共交通に近い立地が自動車利用削減に寄与するか？」ということ念頭におき、駅から様々な距離にある団地の住民の自動車利用実態の違いをアンケート調査を基に分析している。その結果、自動車の保有は駅に近い団地ほど少ないが、トータルな利用（平均走行台キロ）は必ずしもそうっていないことや、世帯属性が自動車利用に及ぼす影響が限定的であることなどを示した。また、送迎や買物目的では主要な活動目的地が近い団地ほど自動車利用が少なく、これら両者の近接化を図ることにより自動車利用を削減できる可能性があることを示した。

A Study on Variation in Residents' Car Use by Location of Housing Development

By Kiyoshi TAKAMI, Katsutoshi OHTA and Noboru HARATA

To examine the likely relationship between proximity to the railway station and less car use, this paper compares the average amount of car-based travel of residents in three housing complexes. As a result, it is shown that the average car mileage of residents nearer to the station is not necessarily less than those who live far from it. Another result is that residents in the housing complex nearer to the major focus of "kiss & ride" or shopping activity use car less in such purposes. So, car use can be reduced by locating them proximately.