

都心居住者の交通行動についての特性分析

名古屋工業大学 学生員 ○保田 昌良
名古屋工業大学 フェロー 松井 寛

1. はじめに

今日の都市が抱える問題の中で、人口の郊外化による勤務地の遠隔化や通勤時間の長大化、都心部の居住人口の減少に伴う都心空洞化の問題が 21 世紀の都市づくりにおいて改めて問われようとしている。異常なまでに通勤時間が遠隔化する一方で、比較的インフラ整備が進んでいる都市中心部から夜間人口が減少し続けることは、土地利用の面からも非常に非効率的であり、今後、省エネルギーや環境に配慮したコンパクトな都市構造への再編は都市政策を進める上での重要課題といえる。

そこで本研究においては、都心居住によって、一人当たりの交通移動時間が減少し、自由時間が増加するという仮説をもとに、都心居住者の生活行動・交通行動について、特に郊外居住者との比較から定量的にその特徴を明らかにし、仮説を実証するとともに、都心居住の社会的意義と実現化へ向けた方策の検討を目的としている。

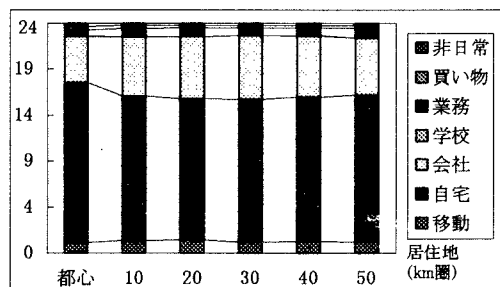
2. 基本的なデータについて

本研究で使用したデータは、平成三年度に実施された第3回中部圏パーソントリップ調査である。この調査は、平日のトリップについての調査である。本研究における対象者としては、都市でのトリップ形成を中心に担う就業者を用いる。また、対象ゾーンとしては、中京圏パーソントリップデータが対象とする圏域の中から中京都市圏の中心都市である「中区および名駅・名駅南」を「都心」、その他の地域を「郊外」と定義する。さらに、郊外を都心からの距離帯別に 10 km 圏から 50 km 圏の 5 つの地域に分け、都心を含めた 6 つのゾーンを研究対象とする。

3. 生活時間について

図 1 は都心からの距離帯別の居住者の生活時間を平均したものである。これを見てもわかるとおり、都心居住者と郊外居住者の生活時間の傾向にずれが

ある事が分かる。このずれは都心居住者の自宅にいる時間が郊外居住者よりも約 100 分多く、その分、会社にいる時間が少なくなっていることに影響されているが、これは就業者の従事している業種の比率を考えると、都心居住者では【サービス業】と【卸売業】・【小売業】の占める割合が高く、都心居住者の中には相当数のパートタイム労働者が含まれているために全体で勤務時間を短くしている。一方、郊外居住者では【建設業】・【製造業】の割合が高くなっていることから常用労働者が大部分である。

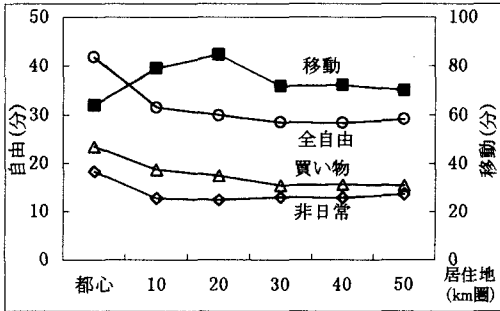


(図 1) 都心からの距離帯別生活時間

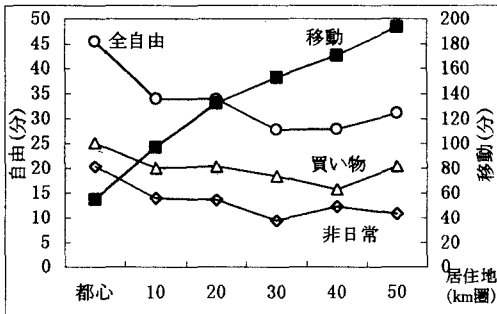
ここで、図 2 は生活時間の中から特に買い物・非日常的自由の自由時間と移動時間を抜き出したものである。これを見ると、自由時間は全自由・買い物・非日常的自由のすべてにおいて、居住地の都心からの距離が遠くなるほど減少していく傾向にある。特に、都心と郊外に大別して考えると郊外居住者は都心居住者に比べて約 3 割も自由時間が少ない。また、移動時間にばらつきがあるのは、図 2 はその地域に住んでいる就業者すべてを対象としているため、20km 圏までは都心からの距離に応じて移動時間が増加するが、30km 圏以遠では生活圏としての名古屋市への依存度が低くなり、その地域独自の生活圏を形成するため移動時間に差がなくなっている。

あわせて都心勤務者に限った居住地別の移動時間・自由時間の関係をあらわす図 3 を見ると、都心からの距離が遠くなるとともに全ての自由時間が減少し、移動時間が増加することがわかる。これは、

移動時間の長大化に伴って会社・業務・移動以外の時間、いわば、私用時間が著しく減少していることに加え、睡眠・入浴といった生活の基本時間は、ほとんど個人による差はないことから、移動時間が多く占める遠距離通勤者など郊外居住者は、自由時間に当てる時間的余裕がなくなっていると考えられる。

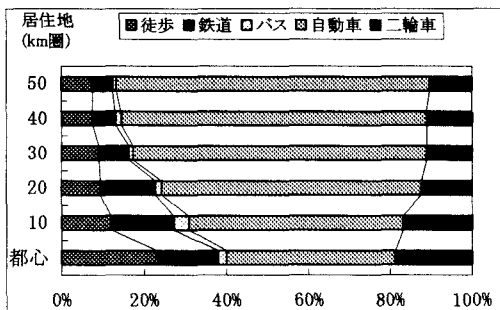


(図2) 都心からの距離別移動自由時間



(図3) 都心勤務者について都心からの距離別移動・自由時間

また、図4の代表交通手段の分担率を見ると、都心では徒歩および公共交通機関の利用が多く、都心から離れるにつれ、徒歩・公共交通機関を利用する割合が減り、逆に自動車・二輪車に依存する傾向が見られる。



(図4) 交通手段分担率

また、表1より自由目的でのトリップを考えると、都心および10km圏居住者は居住地と同一のゾーンに7割以上がトリップを行っているのに対し、20km圏以遠では、同一のゾーンに約4割、残りのほとんどは都心に近い側の隣り合うゾーンにトリップを行っており、遠方にまで足を伸ばしている事がわかる。さらに、日常生活の買い物の機会が多い主婦を見ても、やはり郊外居住者では5割ほどしか同一ゾーンでの自由目的トリップを行っていない。

これは、郊外では自分の求める趣味・娯楽を提供する施設や店舗が、自宅付近に少ないために、離れた場所にある目的にあった施設を利用するためと考えられる。

(表1) 居住地別自由目的トリップの目的地

		目的地 (km 圏)					
		都心	10	20	30	40	50
居住地	都心	70.3%	27.8%	0.8%	0.8%	0.3%	0%
	10km圏	16.3%	81.2%	1.4%	0.8%	0.3%	0%
	20km圏	9.8%	50.7%	37.8%	1.4%	0.3%	0%
	30km圏	4.1%	9.3%	43.2%	42.9%	0.5%	0%
	40km圏	2.2%	3.2%	13.7%	40.0%	40.8%	0%
	50km圏	1.7%	2.6%	5.2%	28.4%	5.0%	57.1%

以上から、都心居住者の生活時間には、交通移動時間による私用時間の圧迫が少ないため、より多くの自由時間を過ごせるとともに、自由時間を過ごす際にも、自宅近辺の施設の充実度から自由目的トリップ自体の移動時間も減らすことができる。さらに、徒歩・公共交通機関交通量の利用者が多いことから交通量の減少効果もあるといえる。

4. おわりに

今回の研究では第3回中部圏パーソントリップ調査によるデータを用いたが、これは平日一日だけの調査であるため今後生活時間(特に自由時間)を考える上では、自由時間についてさらに差が出てくると思われる休日の調査、さらに平日についても、より一般的名データを得るために一週間を通した調査を行う必要がある。

また、対象者としてトリップを中心的に形成している就業者に限った生活時間の特徴を考えたが、対象者を主婦や学生にまで広げて同様に生活時間の特性を調べ、家族全体での都心居住に向けた分析を行うべきである。