

京都市郊外ニュータウン居住者の交通実態調査

京都大学工学部 正 員 佐佐木 綱
 京都大学工学部 正 員 朝倉 康夫
 京都大学工学部 学生員 ○ 俵屋 昭
 京都大学工学部 学生員 喜安 和秀

1. はじめに

郊外ニュータウンでは、通勤時における都心方向への公共交通機関や周辺道路の混雑、あるいはニュータウン内での駐車場容量の不足などいくつかの交通問題をかかえている。

そこで、本研究では、これらの交通問題の背景と実態を明らかにするために、郊外ニュータウンの居住者に対する交通実態調査を実施した。本稿では、その調査の概要を述べるとともに、調査集計結果の一部（世帯における自家用車保有の推移）を紹介する。

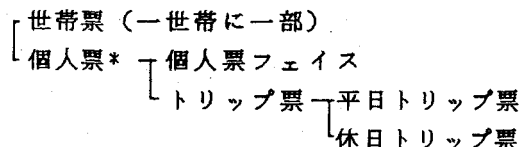
2. 調査の概要

調査対象地域としては、京都市郊外の洛西および向島ニュータウンを選んだ。1984年4月時の居住世帯数は、それぞれ10,811および5,747世帯である。鉄道駅へのアクセスの容易性を除けば、開発、入居時期などいくつかの点において、両ニュータウンの類似性は高い。

調査内容を大別すれば、

- ①各世帯の家族人数や年収などの世帯属性
- ②自家用車の保有および利用を中心とした世帯単位の交通行動
- ③個々の世帯構成員の個人属性
- ④個人の一日（平日および休日）の交通行動となる。

調査は、世帯単位で実施し、ひとつの世帯に対して一組の調査票を割当てた。一組の調査票の構成を、図-1に示す。



*)一世帯に小学生以上の家族人数分の部数

図-1 調査票の構成

調査内容のうち①、②は世帯票に、③は個人票フェイスに、④はトリップ票にレイアウトした。トリップ票は、おおむねパーソントリップ調査の様式に準じたが、⑥私用目的を詳細に区分したこと、⑦どの世帯構成員がどの構成員と同行したかを判別できるようにしたこと、の2点において異っている。

ニュータウン居住世帯のうち、既存資料からおおまかな入居時期が推定でき、入居後の移動が少ないと予想される分譲住宅居住世帯から無作為抽出した世帯を対象に、調査員の訪問による配布-留置-回収方式による調査を1984年11月から12月上旬に実施した。配布、回収状況を表-1に示す。

表-1 配布、回収状況（世帯数）

	向 島	洛 西	合 計
抽出数	291	270	561
配布数	218	216	434
配布率	75 %	80 %	77 %
回収数	207	208	415
回収率	71 %	77 %	74 %
無効数	74	54	128

Tsuna SASAKI, Yasuo ASAKURA, Akira TAWARAYA, Kazuhide KIYASU

3. 自家用車保有の変化

世帯の自家用車保有とそれぞれのニュータウンの鉄道利便性との関連を、クロス集計分析した結果について述べる。向島ニュータウンでは、京阪電気鉄道観月橋駅へのアクセスも良好であることに加え、1978年3月に近畿日本鉄道向島駅が供用開始されたため鉄道利便性が大きく向上した。これに対し、洛西ニュータウンは最寄りの阪急電鉄桂駅まで約5kmの距離に位置しているため、向島と比較して鉄道利便性が低い。以下では向島を鉄道利便性が向上した地域A、洛西を鉄道利便性が低くかつその変化がない地域Bとする。

さらに、世帯を、向島駅の供用開始時以前からニュータウンに居住していた世帯（I）と供用開始時以後に入居した世帯（II）に分けた。地域による区分A、Bと、入居時期による区分I、IIをクロスさせて、4つの世帯グループ（AI, AII, BI, BII）を設定した。

分析の仮定として

- ①世帯が鉄道利便性の向上を経験すれば、自家用車の保有率が下がる
 - ②地域間の鉄道利便性の差により、世帯の自家用車保有に差が生じる
- の2点を設定した。さらに、①を、
- i) 受動的に利便性の向上を経験した場合
 - ii) 転入により能動的に経験した場合
- に分けた。グループAI, AIIに対して①に着目した分析、グループAI, AIIとグループBI, BIIを比較することにより、②に着目した分析を行なった。

各グループごとの、自家用車保有の推移を表-2に示す。まず現在(1984年11~12月)の自家用車保有率について見ると、地域Bのほうが地域Aよりもかなり高い値である。転入時期が同じグループ間の比較(AIとBI, AIIとBII)においても、同様の傾向にある。

表-2 自家用車保有率の推移

グループ*	過去**	現在	伸び
AI (49)	40.4%	40.8%	1.01
AII (143)	40.0%	57.3%	1.43
BI (58)	57.9%	72.4%	1.25
BII (149)	55.3%	80.5%	1.46

*) カッコ内は世帯数、

**) 向島駅供用開始直前の1978年2月時

このことから空間的な自家用車保有の差に関する仮定②は、ほぼ満足されていると思われる。

自家用車保有の時間的推移をみると、すべてのグループにおいて保有率が上昇していることがわかる。鉄道利便性の向上を受動的に経験したグループAIでは、保有率がほぼ横ばいであることから、鉄道利便性の向上が世帯の自家用車保有意欲に負の効果を与えていると思われる。しかし、グループAIIではこの傾向はみられないため、時間的な自家用車保有の変化に関する仮定①のすべてが、必ずしも満足されるものではないと思われる。

一方、現在自家用車を保有していないが過去に保有していた経験のある世帯が全世帯に占める割合(表-3)をみると、グループAI, AIIではその割合がやや高い。利便性の向上を経験することによる自家用車保有の変化の存在をうかがわせる。

表-3 現在非保有世帯の保有経験

AI	AII	BI	BII
12.2%	7.0%	5.2%	3.3%

4. おわりに

本稿では調査の概要を述べるとともに、自家用車保有と鉄道利便性との関連について述べた。自家用車保有に関して、世帯属性からみた分析、および利用形態と関連づけた詳細な分析が今後の課題である。